CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 109 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 24 septembre 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le lundi 24 septembre 2018

● (0900)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 109e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions la stratégie canadienne en matière de transport et de logistique. À quoi ressemblera-t-elle et à quoi devrait-elle ressembler? Nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui dans la région de Niagara pour commencer notre étude.

De 9 heures à 10 heures, nous entendrons les représentants de l'Administration Portuaire de Hamilton, dont M. Hamilton est le président et chef de la direction, et de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Jean Aubry-Morin, vice-président des relations externes, et Bruce Hodgson, directeur du développement des marchés.

Bienvenue et merci beaucoup. Je vous remercie d'avoir trouvé le temps de venir ici, en cette matinée pluvieuse, mais vous avez l'habitude des matins pluvieux, cela ne fait aucun doute.

Nous allons ouvrir le débat.

Monsieur Hamilton, voulez-vous commencer? Vous avez cinq minutes, après quoi nous entendrons nos autres invités. Ensuite, nous consacrerons le reste du temps aux questions et réponses.

M. Ian Hamilton (président-directeur général, Administration Portuaire de Hamilton): Merci beaucoup, madame la présidente et membres du Comité. Bienvenue à Niagara. C'est très gentil de votre part de choisir Niagara. Comme j'habite tout près d'ici, c'est le trajet le plus court que j'aie eu à faire depuis de nombreuses années.

Je m'appelle Ian Hamilton. Je suis le président-directeur général de l'Administration Portuaire de Hamilton. L'administration portuaire est l'une des 18 administrations portuaires du pays. Nous agissons en tant qu'entreprise gouvernementale ayant pour mandat de faciliter le commerce et de gérer les biens fédéraux grâce à une bonne intendance.

Nous sommes le plus grand port de l'Ontario. Nous recevons 10 millions de tonnes de marchandises, d'une valeur de 2 milliards de dollars, qui soutiennent les chaînes d'approvisionnement en sidérurgie, en agroalimentaire, en matériaux de construction, en produits pétrochimiques et en fabrication. Le fret qui transite par le port de Hamilton génère 6 milliards de dollars d'activité économique et 38 000 emplois. Nous employons 2 100 personnes sur un terrain de 630 acres où nous avons 130 locataires.

Comme nous sommes à Niagara aujourd'hui, je vais me concentrer davantage sur la région de Hamilton-Niagara. Notre message est assez clair. À l'Administration Portuaire de Hamilton, nous croyons vraiment au potentiel de la région de Hamilton-Niagara. Notre vision est de faire de la région une véritable porte d'entrée canadienne.

Pour ce faire, nous devons mettre sur pied des centres industriels multimodaux qui exploitent vraiment la valeur des actifs de transport, en intégrant les actifs multimodaux tant de l'intérieur que de l'extérieur de la région afin que le tout puisse créer un réseau optimal. Cela comprend le transport maritime, bien sûr, mais aussi le transport ferroviaire, aérien et routier. Du côté routier, je pense que la possibilité de développer une route au milieu de la péninsule, ici, dans la région est bien réelle. J'en reparlerai un peu plus tard.

Notre région a tous les ingrédients nécessaires: la proximité des États-Unis; une communauté d'affaires active et coopérative; des établissements d'enseignement de calibre mondial; des représentants gouvernementaux animés d'un esprit d'entreprise aux niveaux local, provincial et fédéral, notamment Vance Badawey; des terrains industriels à développer; et une grande base d'infrastructure de transport.

Au cours des dernières années, à Hamilton, l'accès à des friches industrielles et à des terrains industriels prêts à être aménagés, appuyé par une infrastructure de transport multimodale, a été la clé de notre succès. Au cours des six dernières années, nous avons attiré environ 350 millions de dollars en investissements de tiers dans les secteurs de l'agroalimentaire, de la transformation des aliments, de la logistique et des matériaux de construction. Nous avons fait du port de Hamilton un véritable centre industriel multimodal. Depuis ces dernières années, nous avons consacré presque autant d'argent à l'infrastructure ferroviaire qu'à l'infrastructure maritime pour créer cet environnement multimodal.

Le problème que nous avons maintenant à Hamilton, c'est que nous n'avons plus de capacité d'expansion. La demande de terrains industriels multimodaux est supérieure à ce que le port peut offrir, mais nous croyons que la région de Niagara peut vraiment aider à répondre à une partie de la demande tout en soutenant la croissance du trafic maritime, l'augmentation du commerce et la croissance de l'économie locale.

Pour réaliser cette vision, il est crucial d'avoir de bons partenaires comme la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Dans la région de Niagara, le canal est essentiel au développement réussi d'un centre industriel multimodal. Il doit être efficace et fiable. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent s'acquitte vraiment de cette mission. La force de l'APH se trouve du côté de l'aménagement du territoire, en raison de son expertise dans ce marché très précis de l'aménagement des terrains portuaires et des terrains industriels à forte intensité de transport. Nos deux organisations se complètent parfaitement. Nous partageons les objectifs de faciliter le commerce, de maximiser l'utilisation du mode maritime et de transporter de plus en plus de marchandises dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

La première étape du développement d'un centre industriel multimodal dans la région de Niagara-Hamilton est la création d'une véritable porte d'entrée commerciale. Il s'agit de commencer à intégrer certains des moyens de transport de la région et de les relier les uns aux autres, à Hamilton et ailleurs dans le Sud de l'Ontario. À l'heure actuelle, la propriété de nos terrains consacrés au transport et aux activités maritimes et industrielles est fractionnée, et bon nombre de ces terrains sont sous-utilisés. Nous considérons que le port de Hamilton pourrait apporter une valeur réelle en intégrant les divers actifs, en investissant dans ceux-ci et en maximisant l'infrastructure de transport, en veillant à ce que les entreprises qui cherchent de l'espace en obtiennent et puissent croître.

Dans le cadre de l'examen de la voie maritime et de l'examen de la modernisation des ports, Transports Canada a cherché des idées sur les changements stratégiques ou législatifs qui pourraient améliorer le fonctionnement du système. Nos commentaires sont inclus, de même que plusieurs recommandations, comme celle de s'assurer que les administrations portuaires ont la capacité de s'associer entre elles, avec les municipalités et d'autres entités, pour acquérir, louer et gérer des terrains dans le cadre de l'effort de création d'un réseau intégré. Un autre point clé est de veiller à ce que les terres industrielles, essentielles à notre croissance économique, soient protégées.

Quand les zones d'emplois disparaissent, c'est malheureusement pour toujours. De plus en plus, les projets de construction résidentielle et les municipalités cherchent à empiéter sur les propriétés industrielles, qui sont essentielles pour faciliter nos échanges commerciaux.

● (0905)

Nous avons d'autres priorités à l'esprit. Beaucoup de gens dans la région, y compris nous-mêmes, appuient fortement l'initiative de la route du milieu de la péninsule et aimeraient que le projet soit réexaminé.

De notre point de vue, les perspectives d'avenir de la région de Niagara sont plus prometteuses que jamais, mais cela signifie qu'il faut améliorer le transport des marchandises et y accorder plus d'attention. La route du milieu de la péninsule est un élément important des initiatives qui permettront à Niagara de réaliser son plein potentiel en tant que véritable porte d'entrée canadienne.

Je me concentre aujourd'hui sur la région de Niagara, mais l'approche visant à établir des réseaux de biens intégrés est celle qu'il faut suivre dans tout le Sud de l'Ontario et pratiquement dans tout le pays. Nous devons nous tourner vers l'avenir et voir comment nous allons soutenir les industries qui créent le plus d'emplois, préserver l'espace dont nous avons besoin pour l'industrie dans le contexte d'un développement urbain de plus en plus intensif et nous assurer que l'utilisation du transport maritime pour contrer la congestion et réduire les émissions de gaz à effet de serre est vraiment exploitée.

À l'Administration Portuaire de Hamilton, nous voulons participer à ce que nous considérons comme un avenir prometteur pour le développement économique, le commerce et le transport durable dans le Sud de l'Ontario, et nous croyons avoir beaucoup à offrir. Nous sommes prêts, expérimentés et motivés, et nous avons hâte de travailler avec vous.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hamilton.

Nous allons maintenant passer à la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Jean Aubry-Morin (vice-président, Relations externes, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent): Bonjour, monsieur le président et membres du Comité. Nous vous remercions d'avoir permis à la Corporation de gestion de la Voie maritime de témoigner devant le Comité.

Je voudrais inviter M. Hodgson à faire une déclaration au Comité.

M. Bruce Hodgson (directeur, Développement des marchés, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent): Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité, de nous avoir permis d'être ici aujourd'hui. Nous croyons que la Voie maritime du Saint-Laurent est une artère vitale du corridor Grands Lacs—Saint-Laurent. Aujourd'hui, nous allons vous donner un bref aperçu de notre fonctionnement et de notre structure, ainsi que de certaines de nos activités dans le corridor Welland.

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est une société sans but lucratif qui a été constituée en 1998, en vertu de la Loi maritime du Canada. Dans le cadre de son mandat, la CGVMSL exploite, gère et entretient la Voie maritime du Saint-Laurent et fait la promotion de l'ensemble du corridor Grands Lacs —Saint-Laurent sous la marque Autoroute H2O. Avant sa commercialisation, en 1998, la portion canadienne de la voie maritime était exploitée par une société d'État fédérale. Le gouvernement canadien reste propriétaire des actifs que nous exploitons en son nom.

La Voie maritime du Saint-Laurent est une opération binationale comptant 13 écluses canadiennes exploitées par la CGVMSL et deux écluses américaines gérées par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, une entité du gouvernement des États-Unis. Notre énoncé de mission exprime bien qui nous sommes. Nous servons nos clients en faisant transiter les navires dans un réseau de voies navigables sûr, sécuritaire et fiable, d'une manière rentable, efficace, respectueuse de l'environnement et socialement responsable, afin d'offrir de la valeur à l'économie nord-américaine.

Le corridor Grands Lacs—Saint-Laurent est une autoroute maritime qui s'étend du golfe du Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs et qui sert de route commerciale au coeur du continent. Les deux provinces et huit États riverains du corridor Grands Lacs—Saint-Laurent constituent la troisième plus grande économie mondiale. À titre d'information, à moins de huit heures de route des Grands Lacs, il y a 150 millions de personnes, ce qui donne accès à un marché très important.

Depuis que la voie maritime a été achevée, en 1959, plus de 2,9 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées sur ses eaux. Nous facilitons le commerce avec plus de 50 nations. En considérant l'ensemble de la voie navigable, du golfe du Saint-Laurent jusqu'à la tête du lac Supérieur, le transport des marchandises sur ces eaux soutient 329 000 emplois et 60 milliards de dollars d'activité économique au Canada et aux États-Unis, le tout réparti à peu près également entre les deux pays.

Au cours des 20 dernières années, plus de 1 milliard de dollars a été investi dans le renouvellement des actifs, dont 60 % dans la région de Niagara. Cela a engendré une énorme activité économique, compte tenu de toutes les retombées. En outre, selon l'étude Martin sur les retombées économiques, récemment mise à jour, le transport de marchandises sur le canal Welland soutient environ 50 000 emplois en Ontario, dont un bon nombre dans la région du Golden Horseshoe.

Depuis ses débuts en 1998, la CGVMSL a mis en place d'importantes améliorations dans les opérations de la voie maritime. Elle a aussi réalisé les objectifs que lui ont confiés le gouvernement et les utilisateurs. Grâce aux investissements dans le renouvellement des actifs, la voie maritime affiche constamment un taux de disponibilité supérieur à 99 %. Notre réseau est à libre circulation. Comme nos clients ne prennent pas de rendez-vous, la disponibilité du réseau est essentielle à son exploitation continue.

Nous avons récemment achevé notre programme de modernisation, qui comprend l'amarrage mains libres et l'exploitation à distance des écluses à partir de nos centres d'opérations centralisés. Il s'agit de la plus grande avancée dans les opérations de la voie maritime depuis son ouverture, en 1959. Les éclusages sont devenus plus rapides et plus sûrs. Nous avons ainsi réduit nos frais d'exploitation et accru sensiblement la productivité, augmentant la compétitivité du réseau. Pour le rôle que nous avons joué dans la mise au point de l'amarrage mains libres, nous avons reçu, en 2015, le prix de l'innovation d'avenir dans les transports, parrainé par le Forum international des transports.

Nous avons aussi optimisé la longueur de notre saison de navigation depuis 20 ans, la portant à plus de 280 jours, et nous nous efforçons continuellement de la prolonger.

Nous avons permis le transport d'une vaste gamme de produits, dont le grain, le minerai de fer, le charbon, le sel, la potasse, le pétrole, le vrac liquide, le fer et l'acier, et les marchandises diverses. L'an dernier, 38,3 millions de tonnes de fret ont été transportées sur la voie maritime, soit 9 % de plus qu'en 2016.

Dans le cadre de la marque Autoroute H2O, nous avons un certain nombre d'initiatives de marché qui mobilisent les acteurs de notre industrie, et nous jouons donc un rôle de catalyseur en les rassemblant tous dans un effort coordonné de promotion de la voie navigable.

● (0910)

Nous offrons des programmes d'incitatifs qui nous ont amené pour 37 millions de dollars de nouvelles affaires depuis 11 ans. Nos revenus couvrent nos frais d'exploitation et nous apportent maintenant régulièrement un surplus, qui contribue aux investissements dans le renouvellement des actifs. Cette année, nous prévoyons une augmentation du fret par rapport à l'an dernier, ce qui devrait nous situer aux alentours de 40 millions de dollars, de sorte que nous continuons de voir des résultats positifs. Cependant, nous dirions que les discussions en cours sur l'ALENA, les tarifs douaniers et les guerres commerciales engendrent un certain degré d'incertitude dans les prévisions de fret.

En ce qui concerne l'immobilier, nous gérons les terrains le long de la voie maritime au nom du gouvernement du Canada. L'équipe du développement des marchés continue de rapprocher les exploitants et les investisseurs en vue d'utiliser au mieux les terrains et les installations, y compris les terrains le long du canal Welland, afin de générer de la croissance économique et des possibilités d'emploi.

Deux exemples récents de ce travail sont le réaménagement du chantier naval de Port Weller, qui apporte des emplois et des avantages économiques pour la région, et l'agrandissement du quai 12 à Port Colborne, pour faciliter la manutention des conteneurs et l'accès au marché du Nord-Est des États-Unis. Ce sont deux initiatives très importantes pour nous, en collaboration avec nos locataires et les parties prenantes. Ces deux initiatives ont ajouté 34 emplois à temps plein et 100 emplois saisonniers dans l'économie de la région de Niagara.

Ayant la capacité voulue pour doubler la quantité de marchandises qui transitent par nos écluses et nos chenaux, nous offrons aux Canadiens un moyen de soutenir une croissance économique ambitieuse et la création d'emplois d'une manière que nous considérons très durable.

J'espère que nous avons pu vous montrer aujourd'hui comment la voie maritime contribue à la vigueur d'un corridor commercial national et international. Nous nous efforçons de fournir une route commerciale économique, et nous utilisons des technologies innovatrices pour devenir plus concurrentiels et assurer la viabilité de la voie navigable sur le long terme.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup à tous. Nous vous remercions de votre temps et de vos commentaires.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Jeneroux, allez-y.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Pour commencer, je tiens à remercier M. Badawey de son aimable hospitalité en nous accueillant ici pour ces deux jours et pour tout ce qu'il fait pour la collectivité.

De ce côté-ci de la table, vous avez affaire à deux gars des Prairies, alors je dirais qu'il s'agit davantage, en ce qui nous concerne, d'une mission d'étude sur la façon dont cela fonctionne. Pardonnez-moi si certaines de mes questions sont peut-être un peu naïves, surtout au début de cette semaine pendant laquelle nous allons parcourir le pays.

Vous avez abordé certains sujets. En particulier, monsieur Hodgson, dans votre exposé, vous avez fait allusion à certaines dispositions de l'ALENA que nous devrions peut-être surveiller et qui vous seraient utiles ou nuisibles, mais aussi à certains des défis interprovinciaux auxquels vous êtes confrontés avec l'Ontario et le Québec en étant situés là où vous êtes. Dans votre exposé, vous avez brossé un tableau complet — je vous en remercie — des répercussions pour l'Ontario. Je suis curieux de savoir si c'est la même chose au Québec. Pourriez-vous parler de ces deux aspects?

Nous allons peut-être partager notre temps, selon la façon dont les choses se dérouleront.

● (0915)

M. Bruce Hodgson: Je commencerai par parler du rôle que nous jouons dans l'Ouest du pays. Nous sommes en concurrence avec d'autres portes d'entrée. Telle est la réalité commerciale pour la voie maritime et l'Autoroute H2O. Le golfe américain est un très grand concurrent pour nous, particulièrement en ce qui concerne les cargaisons spéciales, comme les éoliennes, etc., qui transitent à l'échelle internationale, puis dans le golfe américain.

L'acier est un autre aspect important pour nous. Habituellement, nous avons des navires qui arrivent avec de l'acier et qui repartent avec du grain pour l'exportation. Dans l'Ouest canadien, il s'agit d'un lien très important, et nous travaillons fort pour nous assurer que l'acier continue de circuler. De toute évidence, dans le cadre de l'ALENA, nous nous demandons ce qu'il pourrait advenir des tarifs ou des quotas sur l'acier. Cela nous préoccupe.

Pour ce qui est de la chaîne d'approvisionnement de l'Ouest canadien, nous travaillons en étroite collaboration non seulement avec les producteurs, mais aussi avec les chemins de fer pour assurer la fluidité du système.

M. Matt Jeneroux: Vous vouliez la parole.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Oui. Je suis curieux de savoir si l'Autoroute H2O pourrait servir au transport de pétrole. Comme vous le savez, il est très difficile de construire des pipelines de nos jours si bien qu'une énorme quantité de pétrole est transportée par rail. Est-ce une option?

M. Bruce Hodgson: Nous avons fait beaucoup de travail sur la faisabilité de transporter le pétrole brut par les Grands Lacs, et oui, c'est faisable. Nous pouvons être concurrentiels. Encore une fois, nous avons travaillé au développement de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en étroite collaboration avec les compagnies de chemin de fer. Ces dernières s'intéressent sérieusement à Thunder Bay, parce que pour elles, c'est un parcours beaucoup plus plat. Elles n'aiment pas la ligne du Nord de l'Ontario et le roulement des wagons peut être beaucoup plus rapide si les trains passent par Thunder Bay. L'option sur laquelle nous travaillons est Thunder Bay, Québec, puis le transbordement vers les marchés internationaux. Nous pouvons être concurrentiels.

M. Ron Liepert: La profondeur des eaux est-elle suffisante pour permettre à ces navires de passer par les divers canaux qui existent actuellement?

M. Bruce Hodgson: Nous pourrions gérer ce que nous appelons un Seawaymax, qui ne serait pas de la taille d'un Panamax, par exemple, qui va outre-mer. C'est pourquoi nous envisagerions de faire un transbordement à Québec. Un train-bloc de pétrole brut transporte environ 80 000 barils. Un Seawaymax a la même capacité, soit 80 000 barils.

M. Ron Liepert: Quelle est la taille du navire dont vous parlez?

M. Bruce Hodgson: Sa longueur maximum est de 740 pieds.

M. Ron Liepert: Combien de barils?

M. Bruce Hodgson: Ce serait environ 80 000 barils.

M. Ron Liepert: Oh, alors ils pourraient se rendre à Québec. Merci.

M. Bruce Hodgson: C'est exact.

M. Jean Aubry-Morin: Je m'excuse de détourner l'attention du Comité, mais pour répondre à la question, il y a aussi le fait que la Corporation travaille de concert avec Transports Canada ainsi que Pêches et Océans sur le plan de protection des océans afin de tirer parti de tous les avantages du bilan de sécurité de la voie maritime, pour lequel elle est bien connue.

● (0920)

M. Ron Liepert: Merci.

M. Matt Jeneroux: Est-ce que j'ai le temps?

La présidente: Vous pouvez poser une brève question.

M. Matt Jeneroux: Pourriez-vous nous parler de l'ALENA puisque vous en avez parlé, monsieur Hodgson?

M. Bruce Hodgson: Comme je le disais, l'acier est particulièrement important pour nous, car une diminution du volume d'acier pourrait avoir une incidence sur nos exportations de céréales. Les deux vont de pair. Nous nous demandons ce que l'avenir réserve à l'acier en ce qui concerne l'ALENA.

M. Ian Hamilton: Me permettez-vous de répondre brièvement aussi à cette question? Ce que nous constatons, en tout cas à Hamilton, c'est que les ports sont, bien entendu, un point d'accès pour les destinations à l'étranger, plutôt que seulement pour les destinations nord-américaines et les destinations outre-mer. La solidité du réseau portuaire nous protège en partie probablement contre la volatilité qui pourrait découler des discussions sur l'ALENA en cours aujourd'hui.

À Hamilton, il y a certainement eu des accommodements pour les grains de l'Ontario. Il y a notamment la sécheresse en Europe, l'AECG et, non la moindre, la volatilité liés aux discussions avec les États-Unis.

Nous avons constaté une augmentation spectaculaire des exportations à destination des marchés d'outre-mer qui passent par Hamilton, parce que les gens cherchent de nouveaux marchés. Je pense que la Voie maritime du Saint-Laurent et tous les ports le long du réseau sont essentiels pour que nous puissions saisir ces occasions et, sans vouloir trop insister là-dessus, pour que nous devenions moins dépendants des relations commerciales avec les États-Unis. Je pense que c'est en investissant dans nos actifs que nous pourrons garantir que ces points d'accès demeurent ouverts.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Avant de poser mes questions, je tiens à préciser que, évidemment vous le savez tous, la région de Niagara—Hamilton est un corridor commercial très dynamique, qui représente plus de 44 % du revenu annuel de l'Amérique du Nord en une journée de route. Dans le même ordre d'idées, nous pouvons également être multimodaux en ce qui concerne le transport maritime, ferroviaire, aérien et routier. Comme nous le reconnaissons tous, il y a des défis à relever. Le système date des années 1950 et est quelque peu archaïque; nous essayons de le ramener en 2018, avec un plan pour les 30 ou 50 années suivantes.

Je vais vous poser des questions à tous les deux en même temps puis vous aurez le temps d'y répondre. Je vais commencer par poser quelques questions à Ian, de l'Administration portuaire de Hamilton.

Ma première question est la suivante: pouvez-vous nous expliquer plus en détail le partenariat entre Hamilton et Niagara et nous parler de votre participation à la mise à niveau du corridor commercial selon les normes actuelles? Ma seconde question est: qui voyez-vous comme autres partenaires? Quelles sont vos attentes à l'égard de la Voie maritime du Saint-Laurent comme partenaire? Quels sont les obstacles que vous pouvez essayer de surmonter par rapport à la situation actuelle, non seulement en ce qui concerne l'eau, mais le transport multimodal?

Ma prochaine question s'adresse à la Voie maritime du Saint-Laurent. Bruce, vous avez beaucoup parlé de votre plan stratégique quant aux exigences et aux aspirations internes qui concernent la croissance future de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce qui m'intéresse encore plus, c'est la façon dont la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent se présente pour lever ses barrières et devenir un partenaire économique allant au-delà de son propre mandat en vue de contribuer à l'établissement d'un véritable corridor commercial dans l'avenir.

En ce qui concerne le transport multimodal, collaborez-vous avec le transport ferroviaire, routier et aérien pour accroître la fluidité et l'intégration des systèmes de distribution et de logistique? Comment collaborez-vous avec vos partenaires pour faire passer votre portefeuille foncier à un niveau supérieur, grâce à un plan stratégique avec ces partenaires en vue de permettre encore plus d'investissements fonciers au fil du temps? La dernière question porte sur le quai 12. Vous avez parlé du quai 12 et du travail qui se fait là-bas. Pourriez-vous nous donner quelques explications à ce sujet?

Je vais commencer par Ian, puis nous passerons à la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Ian Hamilton: Merci, Vance.

La première question que vous avez soulevée concernait le rôle de l'Administration Portuaire de Hamilton. Comme nous l'avons mentionné, l'Administration Portuaire de Hamilton a très bien réussi à créer ce que nous appelons une plaque tournante industrielle multimodale. Nous croyons que nous pouvons doter la région de Niagara de ces mêmes compétences en commençant par le développement de certaines propriétés déjà disponibles ici. Nous continuerons certainement d'utiliser Hamilton comme une plaque tournante clé. Je pense que Québec, à l'échelle provinciale, a fait un travail extraordinaire en créant une stratégie maritime. Dans cette stratégie maritime, non seulement on reconnaît les ports, mais on les définit aussi comme des plaques tournantes industrielles multimodales, de sorte que nous ne sommes plus seulement un endroit où transitent les marchandises. Je pense que c'est particulièrement important dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, en ce sens que c'est aussi l'endroit où les entreprises s'installent, où les produits sont transformés. Nous voyons à Hamilton des exemples comme le premier moulin à farine construit en Ontario en 75 ans, qui est situé sur une propriété portuaire tout simplement pour profiter des économies réalisées dans la chaîne d'approvisionnement en raison de la proximité des marchés.

Comme je l'ai mentionné, l'Administration Portuaire de Hamilton a fait du bon travail à Hamilton. Nous commençons à manquer de terres et nous croyons pouvoir partager une partie de cette expertise avec la région de Niagara. Ce qui m'amène à aborder le partenariat dont vous avez parlé, particulièrement en ce qui concerne la voie maritime. Nous considérons certainement que la voie maritime, l'un des modes de transport les plus importants, est essentielle dans cette chaîne pour atteindre nos objectifs. L'exploitation efficace de la voie maritime — le transport continu des marchandises, les efforts pour réduire les coûts grâce à un amarrage mains libres et pour le rendre plus accessible, le bilan de sécurité — toutes ces caractéristiques rendent ce point d'accès beaucoup plus attrayant pour le transport des marchandises.

Le défi concerne la capacité, et je pense que c'est parfois mal compris. La voie maritime a certainement la capacité de croître. Le défi consiste à avoir la capacité d'établir des entreprises le long de la voie maritime afin d'attirer de nouvelles entreprises qui utiliseraient la voie maritime. Tant que nous ne pourrons pas ouvrir ces débouchés et créer ces plaques tournantes industrielles, il sera difficile de trouver une proposition de valeur qui attirera des entreprises sur les terres de la voie maritime, ce qui permettrait d'augmenter le nombre de frets sur la voie maritime et, encore une fois, d'utiliser le point d'accès pour accéder aux marchés étrangers.

● (0925)

M. Vance Badawey: Bruce, allez-y.

M. Bruce Hodgson: Merci.

Commençons par la fluidité. Vous avez posé une question à ce sujet, Vance. Nous passons beaucoup de temps avec nos clients. L'avantage réside dans l'échange de données. C'est là que nous avons été le plus efficace dans notre travail avec les entreprises de chemin de fer et les expéditeurs de l'Ouest canadien, par exemple. Cela contribue à un modèle de fluidité.

En ce qui concerne le canal Welland, nous continuons de travailler avec nos clients nationaux et étrangers sur l'échange de données, parce que nous estimons qu'il est important, du point de vue de la planification, de savoir quand les navires arrivent. C'est un domaine sur lequel nous continuons de travailler, et nous estimons que la technologie sera très importante dans l'avenir.

Nous aimerions garder la fluidité du canal. Évidemment, ce n'est pas toujours possible, comme aujourd'hui. Nous avons probablement un certain nombre de navires qui vont contre le vent aujourd'hui. La sécurité est primordiale pour nous, alors nous continuons d'y veiller.

Ce n'est qu'une observation sur les actifs. Nous avons mis en place un processus très détaillé de renouvellement des actifs. C'est en cours. Avec Transports Canada, nous nous entendons sur un niveau de risque à associer aux actifs, qui est très faible, je dois le dire. Ensuite, nous collaborons avec Transports Canada pour mettre à jour ces actifs selon nos opérations. J'ai parlé plus tôt d'une disponibilité de 99 %. Du point de vue opérationnel, nous sommes disponibles 99,9 % du temps.

Pour ce qui est des terres, je reviens à la cale sèche du Port Weller. Lorsque nous avons travaillé avec le marché, nous avons en fait lancé un processus de demande de propositions très détaillé afin de trouver le meilleur exploitant pour ces installations. Nous avons reconnu très tôt qu'il fallait diversifier les sources de revenus. Le secteur de la réparation des navires est très cyclique, et nous devions trouver d'autres sources de revenus.

M. Vance Badawey: Et le quai 12 était...?

M. Bruce Hodgson: C'est un autre exemple de notre expansion. Nous avons pu travailler avec l'un des voisins pour obtenir des terres supplémentaires, et nous avons travaillé avec notre locataire actuel au quai 12, ainsi qu'avec une entreprise locale d'acconage. Je pense que la semaine prochaine, nos premiers conteneurs passeront par cette installation. Ils ciblent le marché du Nord-Est américain.

M. Vance Badawey: Les navires peuvent en fait accoster au quai 12.

M. Bruce Hodgson: Les navires accosteront au quai 12. C'est exact.

● (0930)

La présidente: D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, allez-y.

[*Français*]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Messieurs, merci d'être des nôtres ce matin.

Je ne sais pas si vous suivez la campagne électorale au Québec, mais quand elle a commencé, les trois sujets principaux semblaient être la santé, l'éducation et le travail. Or, il y a quelques semaines, un quatrième point s'est ajouté, un point à ce point important qu'il pourrait devenir déterminant le jour du vote: il s'agit de toute la question de l'environnement. Quand on parle de développement économique, on entend souvent dire qu'il doit aller de pair avec l'environnement, mais on parle très peu de ce dernier. J'aurais donc quelques questions à connotation environnementale.

La première s'adresse aux représentants de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Vous avez dit tantôt que la saison de navigation de la Voie maritime était rendue à 280 jours ouvrables. Cette plus longue saison est-elle due à nos progrès techniques, qu'il s'agisse de brise-glaces ou d'autres choses, ou aux changements climatiques?

M. Jean Aubry-Morin: Merci de la question. Permettez-moi de vous donner trois éléments de réponse.

Premièrement, au cours des 18 dernières années, la Corporation a accru son expertise dans l'exploitation de la Voie maritime en hiver. Nous avons notamment mis au point des technologies qui nous permettent de fonctionner dans des conditions hivernales de plus en plus difficiles. Par conséquent, notre saison est passée de 262 à 286 jours, ce qui est désormais notre norme.

Deuxièmement, les changements climatiques nous ont permis d'exploiter la Voie maritime en hiver pendant une période beaucoup plus longue que ce qui était imaginable il y a 20 ans. Les températures de l'eau et du milieu ambiant ont évolué d'environ deux degrés et demi, ce qui nous a permis de prolonger la saison de navigation de façon sécuritaire et continue. Nous souhaitons continuer d'optimiser la saison de navigation dans l'avenir.

Troisièmement, nous avons appris à mieux collaborer avec nos sociétés soeurs, dont la Garde côtière canadienne et son équivalent américain, ainsi que les autres sociétés de pilotage. Cela nous a permis d'optimiser l'utilisation de nos actifs pour prolonger la saison de navigation.

M. Robert Aubin: Toujours à propos d'environnement, nous avons discuté du transport pétrolier dans le golfe du Saint-Laurent et sur le fleuve Saint-Laurent. Étant donné que le trafic maritime pourrait augmenter dans les années à venir, j'aimerais vous entendre parler un peu des mesures en place pour réagir à une catastrophe, comme un navire qui s'échoue ou un déversement accidentel de pétrole. Sommes-nous en mesure de faire face aux problèmes qui pourraient survenir?

M. Jean Aubry-Morin: Le système d'intervention en cas d'urgence que la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a mis au point ces 20 dernières années est très robuste et a été pris en exemple par plusieurs autres agences. Notre délai de réaction est exceptionnel. Malheureusement, nous avons dû nous servir de notre système à certaines occasions. La dernière fois remonte à 2009, où un incident a eu lieu dans le canal de la Rive Sud. En moins de sept minutes, nous avions cerné la situation et déployé une équipe d'intervention, ce qui a permis d'éviter tout déversement qui aurait pu endommager l'environnement dans les communautés locales. Nous révisons notre système de façon continue.

Tantôt, je mentionnais que nous travaillions avec Pêches et Océans Canada et avec Transports Canada pour établir de nouvelles technologies et évaluer les risques à différents endroits, et ce, afin d'assurer la sécurité des communautés locales et la sauvegarde des espèces protégées ou en voie de disparition. Nous nous assurons de pouvoir étudier tout projet proposé, tel que celui auquel vous faites allusion.

M. Robert Aubin: Merci beaucoup, monsieur Aubry-Morin.

Je prendrais quelques minutes avec M. Hamilton, toujours à propos de questions environnementales.

Vous parliez, dans vos propos préliminaires, de cette porosité de la frontière entre les terres à usage industriel et celles à vocation résidentielle.

Comment l'Administration portuaire de Hamilton gère-t-elle les questions environnementales avec ses partenaires locaux, qui sont probablement des citoyens?

● (0935)

[*Traduction*]

M. Ian Hamilton: La poussière est le principal problème auquel nous devons faire face dans le cadre de la relation entre les villes et l'autorité portuaire. Lorsque nous avons élaboré le modèle de durabilité, le point le plus important soulevé par les quartiers était la poussière. C'est l'un des principaux aspects pour l'intégration.

Un exemple concret est la vitesse à laquelle nous couvrons les amas de sel et de poussière, et l'ajout de systèmes de convoyeurs pour que les matériaux puissent être déplacés à couvert, par opposition à l'air libre, et être moins exposés au vent et au risque. Nous pavons certains des sites qui ne sont actuellement pas pavés et qui génèrent de la poussière. Nous avons beaucoup investi dans le balayage des rues et le nettoyage du secteur. On a pris un modèle du port de Québec et on a mis en place un système de surveillance de la poussière pour vraiment comprendre d'où vient la poussière et analyser les données pour voir si on peut mettre le doigt sur les problèmes.

C'est un aspect qui nous préoccupait particulièrement.

L'autre est la circulation des véhicules. Nous avons également passé beaucoup de temps à travailler avec la Ville de Hamilton à son plan directeur des transports pour essayer de comprendre comment gérer le mieux possible la circulation des véhicules surtout celle des camions et comment réduire au minimum les conséquences sur la collectivité et créer des trajets pour les camions qui empêchent cela.

Enfin, il y a beaucoup de communication. À Hamilton, on est en train de construire un nouveau quartier résidentiel à 200 mètres du moulin à farine dont j'ai parlé plus tôt. Il y a beaucoup de communication sur la façon de développer ce quartier. En tirant quelques leçons de ce qui s'est passé à Toronto avec le site Redpath, nous nous sommes demandé comment nous pouvions configurer les immeubles pour réduire au minimum la création de poussière à la source. Dans ce cas, la minoterie a investi près de 10 millions de dollars dans le silo le plus moderne au monde pour réduire au minimum la poussière.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je sais que vous connaissez fort bien M. Gaétan Boivin, qui est le président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières. Il a fait un travail extraordinaire en matière environnementale.

Les normes environnementales sont-elles communes à l'ensemble des ports partout au Canada, ou chaque administration portuaire est-elle autonome à ce chapitre?

[*Traduction*]

M. Ian Hamilton: Je connais très bien Gaétan. Nous passons beaucoup de temps à collaborer entre les deux ports pour échanger des pratiques exemplaires. Nous avons eu beaucoup de chance de l'avoir comme ressource.

Les normes environnementales ne sont pas harmonisées à 100 %, tout simplement parce qu'en Ontario, c'est au ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique à qui, au final, nous demandons notre certification CEA pour exploiter les projets. Nous sommes soumis à un certain nombre de paliers de réglementation. Pour ce qui est de l'eau, Environnement Canada, par l'intermédiaire du ministère des Pêches et des Océans, aurait certainement compétence, auquel cas il y aurait harmonisation.

Non, nous respectons toujours la position provinciale du ministère de l'Environnement en ce qui concerne la gestion de la qualité de l'air dans la province.

La présidente: Merci, monsieur Hamilton.

La parole est maintenant à M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci. Je vais partager mon temps avec M. Iacono.

Je pense qu'un thème commun commence déjà à se dessiner ici, et c'est le problème entre le développement urbain et le commerce. Quel est le degré de planification conjointe ou de collaboration entre la voie maritime ou le port et les municipalités? Cela tient compte, bien sûr, de la nécessité de préserver l'habitabilité dans une région, comme vous l'avez mentionné au sujet de la poussière. La planification consiste-t-elle maintenant à regarder au-delà de l'emprise du port actuel ou de la voie maritime existante et à trouver d'autres possibilités de développement dans des endroits où il n'y aura pas de conflit avec les intérêts municipaux?

M. Ian Hamilton: En ce qui concerne les installations existantes — pour répondre à votre première question —, la collaboration à Hamilton a certainement connu une croissance exponentielle au cours des cinq dernières années. Nous collaborons maintenant avec la ville dans presque tous les nouveaux projets qui sont limitrophes aux quartiers résidentiels. Nous veillons à ce qu'il y ait une source d'information et nous faisons tout ce que nous pouvons pour faire des investissements qui permettront de réduire au minimum les répercussions et de permettre aux deux secteurs de travailler ensemble. Il faut certainement adopter une approche sensée, tout en respectant le fait que nous ne voulons pas abandonner notre soutien à l'industrie. En même temps, nous ne voulons pas compromettre la qualité de vie de nos résidants.

● (0940)

M. Ken Hardie: Pensez-vous qu'un mur est en train de s'ériger? Si l'AECG prend vraiment son envol, ou que le commerce international connaît réellement un essor pour la voie maritime et le port de Hamilton. Y a-t-il un point où vous vous diriez que vous êtes allé le plus loin possible? Jusqu'où peut-on aller dans l'avenir?

M. Ian Hamilton: Je suppose qu'il pourrait y en avoir un. Un obstacle actuellement est bien sûr le coût de la mise en oeuvre des pratiques exemplaires. J'applaudis la création du Fonds national des corridors commerciaux et le travail qui se fait dans ce domaine, parce que le fonds constitue une occasion d'investir dans de nouveaux actifs qui réduiront considérablement les conséquences sur les quartiers et le port. Pour vous donner un excellent exemple, à Trois-Rivières, ils ont fait un excellent travail d'intégration entre le port industriel et le quartier résidentiel au moyen des parcs sur la surface. À Hamilton, nous considérons que l'une de nos priorités est de rendre le périmètre plus vert...

M. Ken Hardie: Je comprends tout cela, mais il y a des limites à ce que vous pourrez faire compte tenu de la croissance future.

J'ai une brève question au sujet de la voie maritime avant de céder la parole à M. Iacono.

Qu'en est-il de l'état des chemins de fer et des réseaux routiers? Vous avez parlé de l'intérêt pour la construction de plaques tournantes intermodales. Si, tout à coup, vous étiez en mesure de vraiment en faire la promotion et de faire venir les navires, avec les marchandises à bord, les chemins de fer et les routes pourraient-ils répondre aux besoins?

M. Bruce Hodgson: À l'intérieur du canal Welland, nos capacités ferroviaires sont quelque peu limitées, et c'est donc une possibilité que nous examinerons dans l'avenir. Les routes nous donnent un très bon accès aux États-Unis, et nous continuons de les voir comme une possibilité. Encore une fois, je pense qu'il serait possible d'augmenter la capacité ferroviaire.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): À mon tour, je remercie les témoins d'être des nôtres ce matin.

On dit que la coopération entre les ports canadiens est un aspect qui passe souvent inaperçu dans les discussions. Pourtant, elle apparaît essentielle pour assurer un niveau de performance et de qualité des services offerts qui soit uniforme partout au Canada.

Comment se déroule l'échange officiel et informel du savoir entre les ports du Canada?

[*Traduction*]

M. Ian Hamilton: L'une des meilleures façons de collaborer est par l'intermédiaire de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Cette tribune nous permet de partager des pratiques exemplaires. C'est une association officielle à Ottawa. Les 18 ports se réunissent et discutent des priorités clés concernant la durabilité, des relations avec la collectivité et des pratiques exemplaires actuelles permettant de réduire au minimum les conséquences environnementales. C'est certainement une merveilleuse source pour échanger sur les pratiques exemplaires. À l'heure actuelle, il s'agit d'un engagement volontaire que nous avons pris les uns envers les autres, mais chacun d'entre nous a la responsabilité de mener ses activités de façon durable. Il est dans notre intérêt d'essayer d'aller dans cette direction.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Monsieur Aubry-Morin, avez-vous un commentaire à ajouter?

[*Traduction*]

M. Jean Aubry-Morin: Je souhaite compléter ce qu'a dit M. Hamilton. La Corporation a également un plan de mobilisation des intervenants très étendu qui englobe tous les aspects de l'entreprise. Pour revenir à ce qu'a dit M. Hardie, cela comprend également le volet de l'entreprise touchant la collectivité.

Je peux vous donner deux exemples. Il y a d'abord notre plan de mobilisation des intervenants, pour lequel nous avons mis sur pied un programme de sensibilisation visant précisément à nous rendre dans la collectivité et à comprendre les besoins de l'industrie et de la collectivité. Vous avez dit que la convergence ou l'harmonisation de l'utilisation était une réalité, comme nous l'avons reconnue il y a 10 ans.

Pour ce qui est de la relation avec nos ports affiliés et d'autres organismes, nous travaillons en étroite collaboration avec eux de façon continue pour nous assurer que nous établissons dans notre plan stratégique les besoins de chaque segment de l'entreprise afin de nous assurer que nous puissions croître en harmonie.

● (0945)

M. Angelo Iacono: Me reste-t-il du temps? J'ai une autre petite question.

[*Français*]

Quels sont les plans de vos ports respectifs pour ce qui est de l'infrastructure intelligente?

M. Jean Aubry-Morin: Un de nos plus gros défis en matière d'innovation est le recours à l'intelligence artificielle pour aider notre direction à prendre des décisions stratégiques. M. Hodgson y a fait allusion tantôt. Les technologies de demain qui aideront la prise de décisions, la planification et tout ce qui touche à l'information et au pouvoir qui y est associé sont au coeur de notre stratégie d'avenir.

Nous élaborons présentement un plan stratégique que nous appelons la stratégie 2030. Sur le plan de la technologie, cette dernière nous permettra d'étudier comment les diverses sociétés et les différents partenaires pourraient tirer le meilleur parti de l'intelligence artificielle.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'aimerais approfondir un peu les observations formulées plus tôt par M. Hardie au sujet des terres et des défis qui se posent parfois entre les collectivités résidentielles et industrielles. On a mentionné plus tôt, monsieur Hamilton, qu'il n'y a plus de terrains au port de Hamilton. Connaissant très bien le port de Hamilton, je sais qu'il y a une certaine distance entre les terrains résidentiels et les terrains portuaires. Je suis sûr que c'est parfois difficile, mais pas beaucoup.

En travaillant avec la voie maritime et en examinant les terres disponibles dans la région de Niagara — bon nombre de ces terres sont très éloignées des zones résidentielles —, selon vous quelles sont les possibilités pour l'avenir, non seulement pour contribuer à l'économie, mais aussi pour ajouter à la séparation entre les activités résidentielles et industrielles?

M. Ian Hamilton: Dans mes observations, j'ai parlé du potentiel de nombreuses propriétés industrielles et des collectivités qui sont moins adjacentes dans la région de Niagara. Il y a une belle occasion de développer de nouvelles installations portuaires dans la région de Niagara. Certains de ces terrains pourraient appartenir à Transports Canada ou à une tierce partie ou à des municipalités, voire même à la région. Il y a différentes façons d'envisager les éléments stratégiques pour augmenter le nombre d'installations à l'extérieur des limites urbaines dans des régions comme Hamilton ou peut-être même St. Catharines. Toronto en est un bon exemple. Nous voyons des pressions constantes pour que les terrains du port de Toronto s'éloignent de l'ensemble résidentiel. Vous avez tout à fait raison. Il faut voir où il est possible de développer des zones plus éloignées des frontières urbaines.

M. Vance Badawey: Bruce, Jean et Ian, y voyez-vous une possibilité — et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes ici à Niagara — de rencontrer tous les partenaires ici dans la région de Niagara-Hamilton, et même dans l'Ouest de New York, à l'extérieur de Hamilton comme les régions de Brantford, Kitchener-Waterloo et Sarnia, de mettre en commun les avantages économiques de cette plaque tournante du transport et d'élaborer ensemble un plan stratégique multimodal — routier, maritime et aérien — et de prendre en considération tous les intérêts et les corridors commerciaux, ainsi que les intérêts individuels en travaillant en partenariat et en s'alignant sur cette vue d'ensemble?

M. Ian Hamilton: C'est certainement le cas, à l'Administration Portuaire de Hamilton. La disponibilité de la propriété, le désir pour la région et le potentiel de la région, tous ces facteurs jouent un rôle essentiel. Comme Bruce l'a fait remarquer, il n'y a probablement pas encore la bonne intégration à Niagara entre le transport ferroviaire et maritime, mais il y a un potentiel de développement. C'est là que le Fonds national des corridors commerciaux peut se montrer très astucieux pour faire avancer certains de ces dossiers.

M. Vance Badawey: Bruce, allez-y.

M. Bruce Hodgson: Nous y voyons certainement une occasion, monsieur Badawey. Dans le cadre de notre mandat, nous consultons tous les intervenants et les municipalités.

Pour ce qui est de la relation entre le public et l'industrie, nous pensons qu'il est possible, avec une partie des terres que nous avons, que les deux coexistent très bien si c'est bien planifié; si des zones tampons, etc. sont mises en place.

Oui, nous pensons qu'il y a là une possibilité, et nous la voyons d'un bon oeil.

● (0950)

M. Vance Badawey: L'une des raisons pour lesquelles le ministre a adhéré à l'initiative des corridors commerciaux, ainsi qu'à l'examen de la modernisation des ports, sont les goulots d'étranglement. Il dit constamment que les goulots d'étranglement représentent un défi de taille dans beaucoup de points d'accès partout au pays. Où voyez-vous certains de ces goulots d'étranglement?

Ian, vous avez mentionné le corridor au centre de la péninsule, et évidemment l'autoroute Queen Elizabeth et la 401. Je pense que certains des membres du Comité, qui sont venus ici hier en provenance de l'aéroport, ont constaté une partie de l'encombrement que nous avons sur le Queen Elizabeth et la nécessité, par conséquent, que ces véhicules circulent avec fluidité. Où voyez-vous des goulots d'étranglement? Selon vous, quelles sont certaines des solutions?

M. Bruce Hodgson: Nous voyons des possibilités de changement quant au mode de transport, comme utiliser l'eau plutôt que les autoroutes pour la circulation. Par exemple, il y a eu tout un changement dans l'industrie du camionnage aux États-Unis avec l'introduction des journaux de bord électroniques. Nous nous attendons à en voir les retombées au Canada sous peu.

Lorsqu'un camionneur qui sort de la vallée de l'Ohio arrive à St. Catharines, il a atteint son maximum d'heures, alors il doit prendre du temps de repos. On nous a demandé s'il était logique d'avoir un traversier pour camions traversant le lac, par exemple, pour se rendre de St. Catharines à Kingston. Nous travaillons là-dessus pour voir si ce serait possible. Voilà le genre de possibilités que nous voyons.

Nous pensons que le transport maritime à courte distance peut jouer un rôle important pour la 401 et pour l'encombrement sur cette autoroute, mais nous avons besoin de ressources pour y arriver.

M. Vance Badawey: Ian, allez-y.

M. Ian Hamilton: Pour faciliter le changement de mode de transport, il faut également une interface permettant de traiter le fret. Nous constatons une pénurie de capacités globales pour la création de ces centres multimodaux. Nous en voyons certainement le potentiel. Nous constatons qu'ils existent dans la région et dans tout le Sud de l'Ontario, mais nous n'avons pas encore vu le bon zonage pour dire: « Prenons cette propriété et ces investissements pour créer ce changement. »

Monsieur Iacono, vous avez posé une question au sujet de l'intelligence. En réalité — comme nous le faisons pour le fret en vrac au port —, l'intelligence artificielle est peu utilisée. Cependant, Bruce a parlé des données plus tôt. L'un des problèmes que nous avons au Canada, c'est que nous n'avons pas autant de sources de données de qualité qu'ils en ont aux États-Unis. Il est très difficile pour nous de comprendre vraiment tous ces flux qui vont du point A au point B. Cette information nous permet de déterminer où se trouve le meilleur endroit pour implanter ces biens et où est le meilleur endroit pour investir nos fonds. Je sais que ce n'est pas aussi sexy qu'un robot, mais cette information de base sera essentielle pour prendre les bonnes décisions.

Je sais qu'il y a un fonds dans le cadre du plan de transport pour ces projets, bien que nous n'ayons pas eu beaucoup d'aide et que nous ne sachions pas exactement la direction qui sera prise. Nous vous encourageons à dire que plus nous recueillons d'information, meilleures sont les décisions que nous pouvons prendre et meilleures sont les propositions que nous pouvons présenter.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hamilton.

Monsieur Jeneroux, allez-y.

M. Matt Jeneroux: Très bien. Merci.

Ma question s'adresse à M. Hamilton et à M. Aubry-Morin. Monsieur Hamilton, vous avez parlé du Fonds national des corridors commerciaux. Il a été annoncé en novembre 2016. Savez-vous si du financement a été accordé jusqu'à maintenant?

M. Ian Hamilton: À Hamilton, nous n'avons vu aucun investissement à ce jour. En ce qui concerne certains des autres projets, je pense que Thunder Bay a un bon projet d'infrastructure pour l'entreposage couvert. Nous avons vu quelques autres annonces dans l'Ouest. Lorsque le fonds a été annoncé, les fonds ont été dépassés largement, d'un montant astronomique 20 ou 25 fois supérieur. Nous voyons encore plus de possibilités d'investissement, mais nous sommes tout à fait d'accord avec les sommes qui ont été affectées à ce stade-ci, même si nous souhaiterions qu'il y en ait aussi à Hamilton.

M. Matt Jeneroux: Avez-vous présenté une demande?

M. Ian Hamilton: Oui, nous avons présenté une demande.

M. Matt Jeneroux: Cependant, vous n'avez encore rien eu.

M. Ian Hamilton: Je crois qu'elle est encore en examen.

M. Matt Jeneroux: Oui, monsieur Aubry-Morin, allez-y.

M. Jean Aubry-Morin: Au cours des 20 dernières années, nous avons parlé d'investissements de près d'un milliard de dollars, dont 60 % étaient dans le canal Welland. Nous n'avons pas obtenu le financement dont vous parlez parce qu'il est hors de notre portée, mais nous encourageons...

● (0955)

M. Matt Jeneroux: Pourquoi est-il hors de votre portée?

M. Jean Aubry-Morin: Comme les crédits pour le plan stratégique que nous avons nous sont affectés directement, nous n'avons pas la latitude nécessaire pour nous écarter de l'entente que nous avons avec Transports Canada et le faire. C'est interdit jusqu'à un certain point, mais nous encourageons tous nos partenaires à le faire. Nous les aidons à y avoir accès et nous les aidons dans leur demande, dans la mesure du possible. Nous pouvons voir selon notre rendement que le financement qui nous est alloué a été utilisé, et nous souhaiterions que ce soit pareil dans tout le réseau du système.

M. Ian Hamilton: Je sais que nous n'avons pas beaucoup de temps, mais en plus du FNCC, je pense qu'il y a probablement de meilleures façons de procéder aux partenariats public-privé. Je crois qu'il y a beaucoup de capitaux disponibles dans le secteur privé dont on pourrait tirer profit. Une partie de cette question sera abordée dans les recommandations formulées dans le cadre de la modernisation du port et la façon dont nous pouvons tirer parti des fonds disponibles. Il n'est pas toujours nécessaire de procéder par subvention. La Banque de l'infrastructure peut être utile, mais je pense qu'essayer d'élaborer une loi qui appuie vraiment les partenariats public-privé est une excellente façon de tirer profit des milliards de dollars qui dorment au pays aujourd'hui.

M. Matt Jeneroux: Exact.

Monsieur Hodgson, je crois que vous vouliez...

M. Bruce Hodgson: À titre de précision, pour ce qui est de nos locataires et de nos intervenants, nous travaillons avec eux et nous les encourageons à présenter une demande et à profiter de ce financement, même si, jusqu'à maintenant, nous n'avons vu aucun financement pour nos locataires.

La présidente: Nous allons passer à M. Aubin, pour trois minutes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'ai quelques questions pour M. Hamilton.

Depuis l'adoption du projet de loi C-49, les administrations portuaires peuvent recevoir du financement de la Banque de l'infrastructure du Canada, mais pour des projets de plus de 100 millions de dollars, si ma mémoire est fidèle. J'ai deux questions à ce sujet.

Le financement provenant de la Banque de l'infrastructure du Canada est-il une bonne approche pour les ports?

Ne risque-t-on pas de voir se créer un système à deux vitesses? Tous les ports n'ont pas la même importance ni le même budget. Certains peuvent financer des projets de plus de 100 millions de dollars, mais d'autres ont des projets plus modestes, quoique tout aussi importants.

[*Traduction*]

M. Ian Hamilton: Je ne pourrais pas être plus d'accord. L'Administration Portuaire de Hamilton est un excellent exemple. Selon la loi actuelle, nous avons une limite d'emprunt de 45 millions de dollars, alors il n'y a aucun moyen d'emprunter 100 millions de dollars à la Banque de l'infrastructure. Dans les faits, ce serait illégal, alors je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut adopter une approche plus souple pour créer un système à deux vitesses, et peut-être même faire en sorte que la Banque de l'infrastructure joue un rôle de garantie de prêt.

Il y a quelques années, les États-Unis avaient un groupe appelé MARAD, qui s'occupait des garanties de prêts, ce qui pourrait être une autre façon de faire. Si l'argent est prêté à de petites administrations portuaires, il n'est pas considéré comme un passif dans leur bilan, ce qui leur permettrait d'avoir plus de latitude dans leurs capacités d'emprunt. Cependant, vous avez raison. La Banque de l'infrastructure ne signifie rien pour probablement 14 des 18 administrations portuaires du pays.

[*Français*]

M. Robert Aubin: J'étais heureux tantôt de vous entendre dire que vous respectiez la réglementation environnementale ontarienne dans vos plans de développement. On sait que les administrations portuaires fédérales sont de compétence exclusivement fédérale. Au Québec, nous avons vécu ce problème: nous nous sommes demandé comment certaines administrations portuaires pouvaient ignorer les règles environnementales québécoises, mais pas celles fédérales.

Pensez-vous que les deux réglementations environnementales devraient avoir le même poids et que nous devrions respecter à la fois les orientations fédérales et celles des provinces où les ports se situent?

[*Traduction*]

M. Ian Hamilton: Nous avons toujours choisi de respecter les règlements provinciaux, croyant que c'était le bon engagement à prendre pour être un bon voisin. Dans bien des cas, nous louons un terrain à une tierce partie. Ce locataire est obligé de respecter les règlements provinciaux; ce n'est pas le cas si nous élaborons le projet. Nous nous aventurons toujours sur une pente glissante en laissant de côté la suprématie fédérale pour nous permettre de remplir notre mandat principal, qui est de faciliter le commerce, mais dans la mesure du possible, je pense qu'il est important de respecter les collectivités où nous nous trouvons et de protéger l'environnement le plus possible.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins d'avoir donné le coup d'envoi à notre étude. Nous vous remercions de votre temps et de vos efforts.

Nous aurons une table ronde entre 18 heures et 19 heures ce soir pour tous ceux qui veulent venir parler plus longuement au Comité et faire valoir certains points qu'ils n'ont peut-être pas eu l'occasion de mentionner. D'ici là, nous aurons probablement beaucoup plus de questions à vous poser. J'espère que nous vous reverrons à ce moment-là.

Je vais suspendre la séance quelques instants, le temps d'accueillir le nouveau groupe de témoins.

■ _____ (Pause) _____

●

● (1005)

La présidente: La séance reprend.

Merci beaucoup à tous d'être venus participer à notre séance d'ouverture. Nous vous en sommes très reconnaissants.

De l'Association des pilotes maritimes du Canada, nous accueillons maintenant le capitaine Mike Burgess, vice-président pour la région des Grands Lacs. Je suis ravie de vous revoir, Mike.

D'Arrimage des Grands Lacs Ltée, nous accueillons Claudine Couture-Trudel, directrice principale, Stratégie et communication, et Bruce Graham, vice-président, Hamilton, Port Colborne.

Nous accueillons James Given, président, et Chris Given, directeur des relations gouvernementales, du Syndicat international des marins canadiens. Nous vous avons entendus à maintes reprises devant le Comité. Bienvenue encore une fois.

Nous allons accorder jusqu'à cinq minutes à ceux qui veulent faire un exposé. Voulez-vous commencer, monsieur Given?

M. James Given (président, Syndicat international des marins canadiens): Absolument, merci.

C'est toujours un plaisir de vous voir, madame la présidente.

La présidente: Merci.

Cela ne vous donne pas de minutes supplémentaires.

M. James Given: Cela ne m'a donc rien donné. Je viens de perdre 30 secondes.

La présidente: Non, vous ne les avez pas perdues.

M. James Given: Ça va. Je vais aller droit au but, madame la présidente.

Merci, madame la présidente et messieurs les membres du Comité, de nous accueillir ici aujourd'hui au nom du Syndicat international des marins canadiens. Comme beaucoup d'entre vous le savent, le Syndicat représente la majorité des marins non brevetés au Canada qui travaillent à bord de navires battant pavillon canadien. Comme vous le diront sans doute de nombreux témoins qui comparaîtront aujourd'hui, le transport maritime joue un rôle crucial en soutenant l'économie nationale et en acheminant les marchandises vers et depuis les marchés.

Selon toute probabilité, 90 % des marchandises que nous utilisons au quotidien, y compris la majorité des articles dans cette salle, sont arrivées au Canada par bateau. De même, les navires canadiens transportent un grand nombre de produits canadiens destinés à l'exportation par le réseau des Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, les laissant dans des ports partout au pays, où ils sont souvent raffinés ou entreposés pendant un certain temps avant que des navires étrangers ne les transportent outremer.

Le principal objectif du syndicat canadien est, et sera toujours, l'application de la réglementation canadienne relative au cabotage conformément à la Loi sur le cabotage. Nous croyons que tout développement peut et doit se faire dans le but d'appuyer et de favoriser les travailleurs canadiens d'abord et avant tout.

Le Syndicat ne pourrait appuyer aucune initiative qui nécessiterait le recours à des navires ou des travailleurs étrangers dans le cabotage maritime canadien. L'application de la réglementation sur le cabotage dans le transport maritime national est appuyée par tous les syndicats de travailleurs maritimes au pays, ainsi que par la grande majorité, sinon la totalité, des exploitants de navires battant pavillon canadien.

Cela dit, le Golden Horseshoe et le canal Welland pourraient être la plaque tournante de toute initiative canadienne de transport maritime à courte distance, surtout dans le domaine des conteneurs, lequel est vraiment un secteur inexploité de l'industrie canadienne.

Nous avons tous déjà emprunté le corridor de la 401 et plusieurs d'entre vous ont pris l'autoroute Queen Elizabeth hier, et nous avons tous vu l'encombrement des camions qui transportent des marchandises de Montréal et de Québec vers l'Ontario et dans les secteurs plus éloignés. Avec le développement du transport maritime à courte distance, un seul navire permettrait de retirer des centaines de camions des autoroutes du pays.

La région de Niagara est unique compte tenu de sa proximité avec la frontière américaine que ce soit par camion ou par train. Les chemins de fer se prolongent et croisent d'autres chemins de fer qui mènent directement dans le Midwest américain.

Notre capacité de transborder des conteneurs sur de plus petits navires de transport maritime à courte distance vers des régions comme Chicago, etc. ouvrirait davantage les marchés et les routes commerciales qui ne sont pas encore entièrement établies.

Montréal et les régions plus à l'est fonctionnent presque à plein rendement, mais ont récemment annoncé des projets d'expansion. Pour accroître le commerce, la prochaine étape logique est de développer la région des Grands Lacs pour prendre en charge les petits et moyens navires-porte-conteneurs, que ce soit par des navires existants ou par des remorqueurs et des barges.

L'Europe est bien en avance sur l'Amérique du Nord en ce qui concerne le transport maritime à courte distance et tire parti de ses autoroutes maritimes. L'UE a déjà pris conscience des avantages liés à l'augmentation du transport maritime à courte distance. Par exemple, le transport maritime à courte distance entraîne des escales plus fréquentes dans les ports, ce qui fait augmenter le nombre de navires circulant sur les eaux, les services de chargement et de déchargement, l'entreposage et la logistique dans les ports.

Comme on l'a dit et comme on le dira à maintes reprises, la voie maritime ne fonctionne actuellement qu'à 50 % de sa capacité, de sorte qu'elle pourrait absorber une forte augmentation du nombre de navires circulant sur les eaux et qu'elle en serait probablement heureuse.

Dans le même ordre d'idées, les exploitants maritimes canadiens ont déjà beaucoup investi dans ce marché, et nombre des nouveaux navires qui sont achetés ou construits expressément pour naviguer dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent permettraient de créer un créneau où il y aurait une forte concentration de navires appartenant à des intérêts canadiens et exploités par des milliers de marins canadiens. Ces investissements ne feraient qu'augmenter si une politique de transport maritime à courte distance appuyée par le gouvernement offrait certaines garanties.

Une initiative de ce genre cadre également avec la priorité du gouvernement consistant à investir dans des industries respectueuses de l'environnement.

Comme nous l'avons mentionné, la promotion du trafic maritime permettrait non seulement de retirer des milliers de camions de la route, mais le transport maritime est déjà le moyen de transport le plus écoénergétique et deviendra encore plus écologique avec le règlement de l'OMI 2020 visant à réduire la teneur en soufre du carburant marin à 0,5 % au lieu de la limite actuelle de 3,5 %.

Les investissements stimulent la croissance de l'industrie et créeront encore plus de possibilités d'emploi dans les secteurs du transport maritime et de la logistique. Le Syndicat est fier de représenter les marins de partout au Canada qui occupent des emplois bien rémunérés pour la classe moyenne. Nous recommandons que toute politique future en matière de transport tienne également compte de l'importance de promouvoir et de maintenir cet ensemble de compétences essentielles et le rôle essentiel que jouent les marins canadiens dans notre chaîne d'approvisionnement globale.

Continuons de travailler ensemble, en tant que partenaires, pour que l'avenir de l'industrie maritime canadienne soit à la fois prospère et bénéfique pour les marins canadiens et pour tous les Canadiens.

Nous remercions le Comité de son temps.

● (1010)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Burgess.

Capitaine Mike Burgess (vice-président, Région des Grands Lacs, Association des pilotes maritimes du Canada): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité.

À titre de pilote chevronné et de membre de la direction de l'Association des pilotes maritimes du Canada, l'APMC, et je suis heureux d'avoir l'occasion de vous entretenir du rôle des pilotes dans le réseau des transports au Canada.

Sauf erreur, vous irez à Vancouver cette semaine, et deux de mes collègues de la région du Pacifique y participeront également à votre étude.

Il incombe aux pilotes de conduire en toute sécurité les navires commerciaux dans les eaux à haut risque désignées. Le pilotage est régi par le cadre prévu dans la Loi sur le pilotage. Au fil des ans, les pilotes ont beaucoup contribué à divers processus législatifs et réglementaires que le gouvernement fédéral a lancés pour améliorer la sécurité et la compétitivité du transport maritime.

L'APMC est membre de l'Association des pilotes maritimes internationaux, l'IMPA, qui représente des pilotes de plus d'une cinquantaine de pays des quatre coins du monde. Soit dit en passant, le président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier, préside aussi l'IMPA depuis 2014, et il vient d'obtenir un nouveau mandat de quatre ans.

D'abord et avant tout, le système canadien de pilotage vise à garantir que la sécurité soit la grande priorité. Les pilotes sont fiers de leur bilan. Chaque année, au Canada, 50 000 missions de pilotage leur sont confiées, et 99,99 % d'entre elles se déroulent sans le moindre incident. Ce bilan quasi parfait, dans un contexte où la taille moyenne des navires augmente constamment sur des voies navigables qui demeurent inchangées, ne contribue pas peu à la compétitivité des corridors maritimes du Canada.

Les pilotes jouent aussi un rôle important pour rendre la navigation plus efficace et l'améliorer. Le plus important, c'est l'efficacité du fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement et la quasi-certitude que le pilotage garantit que l'accès à des infrastructures marines essentielles ne sera pas compromis.

Les pilotes ont conçu des pratiques novatrices pour la navigation dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent, prolongeant les saisons d'exploitation de la voie maritime et des ports du fleuve, notamment à Montréal. De plus, la navigation nocturne en hiver sur le Saint-Laurent a été grandement améliorée ces dernières années grâce à l'utilisation novatrice, par les pilotes, d'unités électroniques portables de navigation et de pilotage.

Une étude de cas que j'ai communiquée au Comité a confirmé l'impact positif d'une saison de navigation plus longue dans la région des Grands Lacs et le rôle vital que les pilotes jouent à cet égard lorsque des aides saisonnières, comme les bouées éclairées, ne sont pas là pour guider les navires parce que la Garde côtière les a retirées ou ne les a pas encore installées, au début et à la fin de la saison.

Cette étude de cas montre de façon convaincante l'avantage concurrentiel du transport maritime comme moyen le plus rentable de transporter le grain et d'autres denrées, et elle fait ressortir l'apport clé du pilotage à cet égard. Elle fait partie d'une étude plus large qui porte sur la rentabilité du pilotage au Canada. On peut la consulter sur le site Web de l'APMC.

Un autre aspect du corridor maritime des Grands Lacs fait ressortir la souplesse du système du pilotage du Canada et son rôle dans la maximisation de l'efficacité. Malgré le caractère obligatoire du régime canadien de pilotage, les compagnies maritimes canadiennes peuvent éviter d'engager des pilotes et donc de payer des frais de pilotage en se prévalant des dispositions de la Loi sur le pilotage concernant les certificats de pilotage.

En effet, il est possible de délivrer des certificats de pilotage à des officiers de navire canadiens qui ont montré qu'ils avaient des compétences et des connaissances des eaux de la zone de pilotage équivalant à ce qu'on exige d'un pilote. Les compagnies canadiennes se prévalent largement de cette approche dans toute la région des Grands Lacs, et celles d'autres régions du Canada peuvent en faire autant.

En terminant, je sais qu'une de vos préoccupations, c'est ce qu'on peut faire pour renforcer l'efficacité et la compétitivité des corridors commerciaux. Compte tenu de l'important rendement sur l'investissement pour la sécurité et les opérations approuvées, nous estimons que le gouvernement du Canada devrait réaliser les projets d'immobilisation nécessaires pour assurer un déglaçage suffisant et sûr et déployer des bouées qui fonctionnent de façon optimale dans les voies navigables du Canada, et notamment dans la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Merci de m'avoir écouté. Ce sera un plaisir de répondre à vos questions.

● (1015)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux derniers intervenants.

Mme Claudine Couture-Trudel (directrice principale, Stratégie et communication, Arrimage des Grands Lacs Ltée): Nous avons préparé quelque chose ensemble.

Bonjour à tous. Je m'appelle Claudine Couture-Trudel. Je suis directrice principale de la stratégie et des communications chez QSL.

M. Bruce Graham (vice-président, Hamilton, Port Colborne, Arrimage des Grands Lacs Ltée): Je m'appelle Bruce Graham, et je suis vice-président d'Arrimage des Grands Lacs, qui fait partie de l'équipe de QSL.

Mme Claudine Couture-Trudel: Premièrement, nous tenons à remercier le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de nous avoir invités à parler de l'efficacité actuelle des corridors commerciaux du Canada. C'est avec grand honneur que nous avons accepté votre invitation à discuter de la question.

Nous allons commencer par expliquer comment QSL fonctionne au quotidien avec à peu près tous les éléments essentiels des corridors commerciaux du Canada. QSL est un débardeur et un exploitant de terminal de classe mondiale qui offre des solutions de manutention et de logistique sur mesure. Comme vous pouvez le voir sur la carte que nous vous avons distribuée plus tôt, nous avons une équipe de plus de 1 300 employés qui travaillent dans plus de 30 terminaux en Amérique du Nord. Depuis 40 ans, nous sommes à l'avant-garde de l'évolution du paysage opérationnel. Plus important encore, nous sommes allés au-devant de l'évolution des besoins et des préoccupations de nos clients en matière de chaînes d'approvisionnement intégrées. En effet, la mondialisation et l'intensification de la concurrence exigent à la fois une plus grande rentabilité opérationnelle et une optimisation de la circulation des matériaux. Il nous faut donc mieux comprendre les chaînes d'approvisionnement de nos clients et faire preuve d'une plus grande souplesse de notre côté.

Nous avons élaboré un réseau et mis en place des services complémentaires pour répondre aux besoins. Nos divers points d'ancrage le long du fleuve et des rives des Grands Lacs, l'accès à des installations multimodales et notre nouveau consortium de transport dans l'Est du Canada nous confèrent une certaine souplesse grâce à la multiplicité des options offertes et à de solides perspectives commerciales et opérationnelles. Cela nous permet de fournir aux clients des solutions adaptées pour l'acheminement des matériaux d'un bout à l'autre de leur chaîne d'approvisionnement. Ainsi, nous créons également de la valeur pour les corridors commerciaux. Entre autres exemples, certaines grandes sociétés sidérurgiques nous confient la manutention et le transport de leurs intrants et extrants dans l'ensemble de leurs chaînes d'approvisionnement.

● (1020)

M. Bruce Graham: Par exemple, le service fourni à Stelco comprend le déchargement de matières premières provenant de navires à Québec, celui des matières premières destinées à la région de Hamilton, où elles sont transformées en produits semi-finis qui, à leur tour, seront chargés à bord de navires par notre équipe et transiteront vers des centres de distribution au Canada et aux États-Unis, y compris Port Colborne, où nous sommes également présents.

Mme Claudine Couture-Trudel: De telles approches intégrées ne seraient pas possibles sans la souplesse et les connaissances opérationnelles fournies par une approche locale de la gestion. Arrimage des Grands Lacs est un bon exemple de cette valeur ajoutée locale.

M. Bruce Graham: Notre direction locale, avec l'appui de nos associés de coentreprise, favorise une communication efficace avec les intervenants locaux, comme les élus, les fonctionnaires et les groupes de citoyens. Cela nous permet de mieux comprendre les entités économiques dans lesquelles nous évoluons et de nous adapter rapidement aux défis et aux possibilités qui se présentent sur place.

Nos activités à Port Colborne, à Hamilton et à Port Weller emploient 90 personnes dans ces villes. Nous sommes socialement actifs dans la région depuis 20 ans.

Mme Claudine Couture-Trudel: Je reviens aux questions initiales: les corridors commerciaux sont-ils efficaces et que peut-on faire pour renforcer cette efficacité?

Tout d'abord, nous devons établir une base de référence. Cela signifie maintenir l'infrastructure portuaire existante. Des investissements sont nécessaires si nous voulons pouvoir travailler avec des infrastructures sûres et accueillir de nouveaux clients.

Deuxièmement, nous recommandons d'accroître les initiatives en matière d'infrastructure intermodale. C'est ainsi que nous amènerons plus de grandes entreprises manufacturières près de la solution verte qu'est la voie maritime et que le tissu économique autour des ports se développera.

M. Bruce Graham: Cela signifie que l'environnement commercial mondial et le paysage opérationnel continueront fort probablement de changer plus rapidement à l'avenir. À notre avis, pour demeurer concurrentiel, le corridor commercial stratégique du Saint-Laurent et des Grands Lacs doit reposer sur une collaboration renouvelée et locale entre les secteurs public et privé ainsi que sur des ententes à long terme permettant des investissements durables dans le développement.

Mme Claudine Couture-Trudel: Le comité permanent et ses travaux sont essentiels à ce type de planification stratégique à long terme. Nous le reconnaissons et nous félicitons la Chambre des communes et les membres du Comité. En tant qu'expert et partenaire stratégique des corridors commerciaux au Canada, QSL demeure à votre disposition au besoin.

La présidente: Merci beaucoup. Je vous remercie d'avoir tenu compte du temps disponible.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Je voudrais m'adresser d'abord à M. Given.

Dans vos observations, vous avez dit que la voie maritime est sous-utilisée et que votre organisation est favorable à une plus grande utilisation de ce corridor. Tout d'abord, à titre d'information, M. Jeneroux et moi-même représentons des circonscriptions de l'Alberta. Comme vous le savez très bien, déplacer les ressources énergétiques de l'Ouest du Canada vers la mer est un défi surtout en ce qui concerne les pipelines. Vous avez dit que vous seriez favorable à une augmentation des volumes, si je vous ai bien compris, pour les industries respectueuses de l'environnement.

Considéreriez-vous la possibilité de transporter le pétrole de l'Ouest par la Voie maritime du Saint-Laurent comme une activité respectueuse de l'environnement?

M. James Given: Oui, absolument. Certains hésitent à le dire, mais pas moi. Je suis un peu connu pour mon franc-parler. Récemment, les États-Unis ont pris des initiatives pour construire des terminaux à Duluth, au Minnesota, et transporter des marchandises par la voie maritime. Si vous examinez le bilan de sécurité des pétroliers dans la voie maritime, vous constaterez qu'il est étincelant. En toute franchise, nos équipages sont formés pour être les meilleurs au monde. En plus du pilotage et de tout le reste, nous avons la capacité de transporter le pétrole. Nous serions heureux que cette augmentation du trafic passe par la voie maritime, et je suis sûr que ceux qui exploitent la voie maritime seraient aussi satisfaits

M. Ron Liepert: Je voudrais poser une question semblable aux deux autres témoins. Les environnementalistes parlent sans arrêt des risques de déversements de pétrole. Nous entendons des propos alarmistes de gens qui ne connaissent pas grand-chose au transport maritime du pétrole. Il me semble que vous gagnez tous les trois votre vie en transportant du pétrole par voie maritime. Dans quelle mesure pouvez-vous transporter le pétrole par voie maritime presque sans aucun déversement?

● (1025)

Capt Mike Burgess: Bien sûr, je peux répondre à cette question.

En tant que pilotes, nous assurons la sécurité sous tous ses aspects grâce à nos longues années de formation, mais nous veillons aussi à la sécurité sur les pétroliers canadiens. Comme je l'ai dit dans mon intervention, il existe un processus de certification en pilotage. La situation s'est améliorée au cours des cinq dernières années, et maintenant, ceux qui obtiennent un certificat font la preuve qu'ils ont les connaissances voulues. Chaque navire qui transporterait du pétrole le ferait avec toutes les mesures de sécurité possibles.

M. Bruce Graham: Pour ce qui est de la protection des côtes, nous constatons encore une fois que ce transport peut se faire en toute sécurité. Des procédures sont en place pour acheminer ce produit de façon sécuritaire, sans mettre l'environnement en danger.

M. Ron Liepert: Merci.

La présidente: Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci à tous d'être parmi nous.

Je vais commencer par vous, monsieur Burgess.

Nous avons sous les yeux une étude sur les grands porte-conteneurs de la côte ouest. On lit dans ce document: « Le défi pour les ports-pivots importants comme celui de Vancouver n'est rien de moins que de "s'adapter ou mourir", puisque les compagnies maritimes forcent la main des ports pour qu'ils investissent dans les installations modernes. » Et le texte continue dans le même esprit. Pour m'aider à comprendre, pourriez-vous m'en dire un peu plus sur l'augmentation de la taille des navires et les défis que doivent relever les ports, comme celui de Vancouver, pour s'adapter à cette nouvelle réalité?

Capt Mike Burgess: En ce qui concerne le port de Vancouver, il serait préférable d'attendre à mercredi. Mes collègues de là-bas pourraient vous donner une réponse beaucoup plus détaillée, plus étoffée. Néanmoins, je peux vous renseigner au sujet des porte-conteneurs sur les Grands Lacs. C'est un secteur d'activité en croissance depuis quelques années, et il y a place pour d'autres améliorations. Il a été agréable d'apprendre aujourd'hui que le quai 12 du canal Welland sera utilisé pour faire entrer des conteneurs. C'est un secteur d'activité formidable. Le transport maritime à courte distance est florissant, et c'est une excellente façon de réduire la circulation sur les routes. Nous pouvons certainement assurer ce transport en toute sécurité.

M. Matt Jeneroux: J'avais une question complémentaire au sujet du détroit de Juan de Fuca, mais je vais attendre à mercredi pour la poser, celle-là aussi.

Je m'adresse à vous, monsieur Given, ou sans doute à vous deux, qui représentez un même syndicat. Quelles sont les grandes difficultés à surmonter dans le transport interprovincial si vous passez du Canada atlantique à la Colombie-Britannique? Pourriez-vous commenter certaines de ces difficultés?

M. James Given: Les difficultés sont très rares. Nous sommes un secteur de ressort fédéral, et 99 % de notre activité relève de la compétence fédérale. Nos gens de mer se déplacent librement d'un endroit à l'autre pour travailler dans n'importe quelle région du Canada, et nous veillons à ce qu'ils soient formés dans toutes les régions et pour tous les aspects de leur travail, que ce soit sur les Grands Lacs, dans l'Arctique, sur la côte Est ou sur la côte Ouest.

M. Matt Jeneroux: Excellent. Je n'ai plus de questions.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente. Il est parfois fascinant d'entendre les gens qui sont sur le terrain, qui font le travail sur le pont des navires ou sur les quais. Que pensez-vous de l'efficacité de l'ensemble du système? Vous vous occupez des navires, mais surtout, dans le cas du débardage, vous vous situez au point de départ des activités intermodales. Que pensez-vous de l'efficacité de tout le dispositif le long de la Voie maritime du Saint-Laurent?

Nous allons commencer par vous, madame Couture-Trudel ou monsieur Graham.

M. Bruce Graham: Selon nous, il y a de bonnes communications entre les différents groupes — les pilotes, les lignes de navigation et nous — en ce qui concerne les cargaisons, les transits et l'utilisation des quais. Tout compte fait, on peut toujours apporter des améliorations. Il y a des choses qu'on pourrait mettre en place pour assurer plus de souplesse, pour offrir la fluidité que notre entreprise souhaite.

Les autres acteurs... Les communications avec les ports et la voie maritime elle-même, par exemple, sont bonnes, mais, là encore, des améliorations sont possibles.

● (1030)

M. Ken Hardie: Je songeais plutôt à ce que vous pouvez observer. Y a-t-il des retards indus, par exemple, dans le transfert des marchandises? Qu'en est-il de la fluidité de la circulation des navires le long de la voie maritime? Y a-t-il des contraintes? Y a-t-il des problèmes opérationnels? Nous avons entendu dire, par exemple, que les bateaux de plaisance qui circulent dans le réseau peuvent très souvent entraver la circulation de certains des plus gros navires parce qu'il est difficile de savoir où se trouvent les plaisanciers et ce qu'ils font. Ce n'est qu'un exemple, mais y en a-t-il d'autres?

Nous examinons, par exemple, l'efficacité des chemins de fer. Est-ce que les compagnies ferroviaires planifient avec les compagnies de transport maritime la gestion globale pour accroître, comme nous l'espérons, les échanges commerciaux le long de ce corridor? Y a-t-il une planification semblable avec les autorités provinciales chargées des routes?

Mme Claudine Couture-Trudel: Les réseaux maritimes pourraient être davantage utilisés si l'infrastructure intermodale était renforcée, comme on le disait tout à l'heure. Le transport maritime est une solution de rechange écologique en ce moment, et une très bonne solution sur le plan économique, mais les réseaux ne sont pas toujours assez facilement accessibles pour les autres utilisateurs.

M. Bruce Graham: Lorsque nous constatons des retards dans notre secteur d'activité, c'est certainement à cause d'un accès insuffisant aux quais — par exemple, si un autre navire est déjà au quai. Les investissements dans l'infrastructure permettraient un meilleur accès.

M. Ken Hardie: J'ai une dernière question, puis, je céderai le reste de mon temps à M. Iacono.

Capitaine Burgess, il a été question de regrouper la gestion des administrations de pilotage partout au Canada. Selon vous, quels sont les avantages ou peut-être les inconvénients de ce regroupement?

Capt Mike Burgess: Je n'entrerai pas dans les détails. Nos opinions à ce sujet sont connues. Nous n'en voyons pas les avantages. Chaque région apporte sa propre expertise. Comme je l'ai dit à M. Jeneroux, le Pacifique a sa propre expertise. Les Grands Lacs ont la leur. Ce sont des systèmes différents, et leur fonctionnement est différent.

Il y a eu des études sur les gains financiers qui découleraient de ce regroupement, et ils sont minimes. La perte d'expertise locale serait une grande préoccupation pour la sécurité que procurent les connaissances locales. Les pilotes fournissent les connaissances locales sur les navires, mais chaque administration fournit sa propre expertise locale dans la région qu'elle régit.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Bonjour, madame et messieurs. Merci de votre présence ce matin.

Ma première question s'adresse à M. Given.

Le transport maritime passe par les navires de marchandises, mais il passe également par le personnel qui s'assure que le navire se rend du point A au point B.

Quelles sont les particularités des marins canadiens en ce qui concerne le transport maritime, comparativement à leurs homologues américains?

[*Traduction*]

M. James Given: À propos des différences, ce sont les Grands Lacs qui se démarquent le plus. Les eaux sont circonscrites. C'est dans cet environnement que nous travaillons. Dans l'Arctique, les marins doivent affronter des conditions pénibles. La situation également différente aux États-Unis, qui ont le Jones Act, la référence en matière de cabotage.

À l'heure actuelle, au Canada, avec notre régime de cabotage et les problèmes que pose le projet de loi C-49, et en veillant à ce que tout soit en place pour maintenir notre activité de cabotage, nous avons lancé une initiative de plus de 2 millions de dollars pour former nos marins afin qu'ils soient les meilleurs au monde et qu'ils mènent leurs activités dans les eaux limitrophes du Canada au mieux de leur capacité.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Je vais vous poser deux questions et vous pourrez y répondre dans l'ordre de votre choix.

Quels sont les besoins actuels en main-d'oeuvre pour assurer un transport maritime efficace au Canada?

Quelles incidences les modifications apportées au Programme des travailleurs étrangers temporaires ont-elles sur le syndicat?

[*Traduction*]

M. James Given: Nous avons lancé l'initiative pour répondre aux besoins actuels des gens de mer au Canada. Nous avons besoin de 300 à 400 marins de plus pour pourvoir les postes laissés vacants par les départs à la retraite et l'attrition dans ce secteur d'activité. Nous pensons avoir été en mesure de nous acquitter assez bien de la tâche.

Compte tenu des changements apportés au Programme des travailleurs étrangers temporaires, de cette initiative et de la politique actuellement en place, qui donne simplement la priorité au Canada en ce sens que tout navire qui entre au Canada en vertu d'une dérogation de Transports Canada pour y être exploité parce qu'il n'y a pas de navires canadiens, l'équipage de ce navire doit se soumettre au processus. On communiquera avec les syndicats au Canada pour savoir si des marins canadiens sont disponibles. S'il n'y en a pas, des marins étrangers peuvent venir au Canada avec un permis.

● (1035)

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Passons à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci à chacun des invités d'être parmi nous ce matin.

Je commencerai par vous, monsieur Burgess. D'abord, j'ai été très impressionné par le bilan que vous dressiez: 50 000 accords de pilotage par année et un taux d'incidents frôlant le zéro, à peu de chose près.

Cet été, en mal de lecture, je me suis offert le rapport Grégoire, qui a soulevé un certain nombre de questions.

Quand on parle d'améliorer l'économie par l'entremise des corridors économiques, j'ai l'impression qu'on cherche souvent à augmenter la rapidité des transports et leur fluidité. On traite la sécurité comme un élément autre, tout aussi important, mais autre. J'ai plutôt l'impression que les deux vont de pair.

S'il y a zéro incident sur la Voie maritime, ou à peu près, cela augmente la fluidité. Dès qu'il y a un incident, le couloir est encombré durant un temps indéterminé. Il me semble qu'un certain nombre de mesures parmi celles proposées dans le rapport Grégoire vont à l'encontre de cela, entre autres lorsqu'il est question d'offrir un marché compétitif pour les pilotes.

Je ne sais pas si pareil marché existe ou a déjà existé; c'est à vous de me le dire. Si tant est qu'il y avait un système compétitif de pilotes sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, à votre avis, y aurait-il un risque qu'un pilote perde son indépendance sous les pressions d'un armateur?

[*Traduction*]

Capt Mike Burgess: Merci.

Ce sont de très bonnes questions.

Tout d'abord, une rectification à propos de « frôler le zéro ». C'est presque cela. Notre objectif est de n'avoir aucun incident, mais les 99,9 %... Il y a quelques rares incidents mineurs, mais vous avez tout à fait raison à propos de ce qui se passerait si le gouvernement mettait en œuvre la recommandation de M. Grégoire. Cela aurait certainement une incidence sur la sécurité. Tout le fondement du pilotage et ce qui nous permet d'offrir un service aussi sûr, c'est le fait que nous sommes à l'abri des pressions commerciales, et cette seule recommandation mettrait certainement tout cela en péril. Nous sommes également convaincus que Transports Canada et le gouvernement feront preuve de jugement et s'abstiendront de toute mesure qui risquerait de compromettre la sécurité.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Existe-t-il tout au long de ce corridor des portions qui soient sans risque, ou chacune des divisions nécessite-t-elle une connaissance fine du milieu?

[*Traduction*]

Capt Mike Burgess: Toute la région des Grands Lacs est assujettie au pilotage obligatoire. Certaines régions sont peut-être moins à risque pour ce qui est des passages en eau libre, mais le système n'est pas... Même si on envisageait quelque chose de ce genre, le système n'est pas conçu pour cela. Il est financièrement moins coûteux de garder un pilote à bord de Sault Ste. Marie jusqu'à Thunder Bay, parce qu'il n'y a pas de service de bateau-pilote qui puisse aller aussi loin. De toute façon, les coûts augmenteraient. Mais il y a des risques contre lesquels les pilotes apportent la sécurité, et ils sont à la timonerie pour s'assurer que tout se passe en toute sécurité.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Ma prochaine question s'adresse à MM. Given. Elle porte sur ce que j'appelle les fausses bonnes idées. Je ne dis pas que cela en est une, mais c'est ce que j'aimerais vérifier.

Il a été permis à des armateurs étrangers de transporter des conteneurs vides d'un port à un autre. Cela a-t-il une influence directe sur les emplois des marins canadiens? Sommes-nous à même de protéger ces emplois?

J'imagine que les conditions d'employabilité des différents marins sont assez diversifiées. Pouvez-vous nous brosser le portrait des conditions de travail d'un marin canadien par rapport à celles d'un marin étranger?

● (1040)

[*Traduction*]

M. James Given: En ce qui concerne le transport des conteneurs vides, il y a eu grâce aux consultations avec le gouvernement un compromis raisonnable avec l'industrie canadienne. C'était un élément de l'activité dont personne ne s'occupait. On ne veut pas que des conteneurs vides s'empilent dans tous les ports. Il faut les déplacer. Le compromis me semble bon. Le gouvernement a écouté et nous en sommes venus à une entente.

Un mot du cabotage au Canada. Une erreur qui a cours à son sujet, c'est qu'il est unique. Il n'en est rien. Il se pratique dans beaucoup de pays. Chris, si vous pouviez nous donner des chiffres, cela clarifierait des choses au sujet du cabotage au Canada.

M. Chris Given: Bien sûr. Merci.

Le moment est bien choisi. Demain, une étude sera publiée par Seafarers' Rights International, une organisation établie à Londres, au Royaume-Uni. L'ITF lui a commandé une étude indépendante sur les lois relatives au cabotage dans le monde. Cette étude a montré que, sur les 140 pays de l'ONU, il y en a actuellement 91 qui ont des règlements sur le cabotage. Parmi eux, on remarque beaucoup de pays avec lesquels le Canada fait des échanges commerciaux. Cela représente 65 % des 140 pays étudiés.

Le cabotage est vraiment répandu partout dans le monde. Sur le plan géographique, 80 % des côtes du monde sont protégées par des règlements nationaux sur le cabotage, et 28 des 40 pays représentés au conseil de l'OMI en ont également.

M. James Given: En résumé, la différence entre un marin étranger et un marin canadien est d'environ 14 $ l'heure. C'est la seule différence. Il n'y a pas de différence sur le plan du travail à faire, mis à part la réglementation au Canada, bien sûr.

Nous avons nos régimes sociaux. Nous avons nos filets sociaux. Nous avons un certain niveau de vie, et c'est sur cela que les salaires sont fondés. Un marin canadien gagnerait 26 $ l'heure, et un marin étranger qui ferait exactement le même travail sur exactement le même navire gagnerait environ 2 $ l'heure.

La présidente: La greffière aime bien que je tienne compte de l'heure plutôt que de tout laisser passer.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je vais vous poser quelques questions et vous donner ensuite le temps de combler les vides.

On a dit plus tôt que la voie maritime est utilisée à 50 % de sa capacité. On a également souligné la nécessité de l'intégration. Je crois que c'est Bruce qui a parlé d'intégration de la chaîne d'approvisionnement.

Je dois dire ceci. Ken s'est penché vers moi et m'a dit qu'il nous a semblé, au cours de nos deux dernières séances, que tout le monde travaillait en vase clos plutôt que d'avoir un plan stratégique plus vaste qui profite de l'apport de tous les partenaires.

Dans cette optique, compte tenu du manque de main-d'oeuvre, des besoins en formation supplémentaire en matière de sécurité, de la nécessité d'une vue d'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et, bien sûr, des méthodes qui favorisent la fluidité de la chaîne d'approvisionnement sous l'angle des transports, voici la question que j'adresse à tous les témoins. Quelle contribution pouvez-vous apporter à ce tableau d'ensemble avec vos propres équipes, pour ajouter à la robustesse du secteur commercial ou renforcer le secteur commercial que nous avons ici à Niagara-Hamilton et dans le Sud-Ouest de l'Ontario? Comment pouvons-nous renforcer la grappe économique en utilisant ses systèmes intégrés multimodaux plus solides? De plus, pouvez-vous nous parler de ce que vous faites au juste, au quotidien, qui peut contribuer à ce plan stratégique global?

Commençons par James.

M. James Given: Merci. C'est une excellente question.

Nous nous sommes rencontrés il y a plusieurs années. Nous avons des conseils des ports maritimes, c'est-à-dire nous, les routiers et différents syndicats actifs dans les transports maritime, ferroviaire et routier. Au cours de la réunion que nous avons eue il y a plusieurs années, nous avons examiné la possibilité d'utiliser cette méthode intermodale dans tout le réseau. Tous les syndicats ont convenu que, pour que les choses fonctionnent et tiennent bon, nous devions envisager des compromis. Nous devons nous pencher sur les ententes à long terme en matière de travail et sur la stabilité.

En ce qui concerne les syndiqués, tout le monde est d'accord. Nous voulons agir. Nous constatons que nous ratons le coche, si je peux dire. À l'heure actuelle, nous voyons des conteneurs passer directement par le canal pour se rendre au port de Cleveland à un rythme plus faible.

À propos des transbordements, le port de Montréal est utilisé à pleine capacité pour la manutention des conteneurs. Il faut transporter ces conteneurs dans notre région et nous donner la possibilité de les expédier par train ou par camion vers le Midwest américain. Nous pouvons le faire à moindre coût et probablement plus efficacement qu'on ne le fait sur la côte Est des États-Unis. Mes excuses à mes partenaires américains.

C'est là que se trouve le rôle des travailleurs syndiqués. Nous voulons conclure des ententes à long terme pour faire progresser le centre logistique, pour faire bouger les choses et garantir la stabilité. Nous sommes déterminés à le faire. On ne peut pas avoir des problèmes de relations de travail tous les deux ou trois ans.

● (1045)

Capt Mike Burgess: Les pilotes de partout au Canada participent au développement des ports. Nous examinons tous les facteurs de sécurité. Nous utilisons des simulateurs pour nous assurer que les mesures envisagées peuvent s'appliquer en toute sécurité et pour contribuer à la conception des quais afin qu'ils puissent être utilisés au mieux en fonction de la taille et du type des navires qui peuvent y accoster. Nous sommes tous partie prenante.

Comme je l'ai dit, nous ne subissons aucune pression commerciale, mais cela ne nous empêche pas de fournir notre expertise sur le développement des ports. En ce qui concerne les Grands Lacs, lorsque j'entends parler de la possibilité de construire des quais dans le canal Welland, je me dis qu'il y a beaucoup de place pour l'amélioration et l'expansion, pour offrir un bon service et des portes d'entrée. Les pilotes souhaitent participer.

M. Vance Badawey: C'est très bien.

Bruce.

M. Bruce Graham: Beaucoup de points semblables sont soulevés ici au sujet de l'infrastructure nécessaire et de l'amélioration de la formation du personnel pour servir une nouvelle clientèle. Il faut être prêt à utiliser du nouveau matériel, à appliquer de nouvelles idées, à établir des ententes à long terme et à assurer une capacité multimodale autour des ports. Lorsque nos clients sont à la recherche de différentes choses, ils veulent des interactions avec d'autres modes de transport — comme des routes et des voies ferrées. Nous devons donc consentir des investissements dans ces domaines également.

M. Vance Badawey: Parlons un peu plus de cela. Quels sont vos besoins à cet égard?

M. Bruce Graham: Nous devons avoir accès à des fonds. Il nous faut un dialogue suivi entre le gouvernement et les différents groupes qui prennent des décisions, afin que tout le monde comprenne ces besoins.

Mme Claudine Couture-Trudel: Nous ne devons pas nous éloigner du modèle de gestion locale si nous voulons maintenir et accroître les communications entre les administrations portuaires et les collectivités environnantes, car, comme vous l'avez tous remarqué, ces dernières années, les collectivités ont fait comprendre qu'elles tiennent à ce qu'on respecte rigoureusement leur sécurité et leur environnement. La proximité nous permet de mieux comprendre ces préoccupations et d'y répondre.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie, vous avez quatre minutes.

M. Ken Hardie: Je partagerai de nouveau mon temps de parole avec M. Iacono.

Je vais répondre à certaines des questions que mon collègue, M. Jeneroux, a posées un peu plus tôt au sujet du transport du pétrole et des produits pétroliers. Comme vous le savez, c'est une question plutôt importante dans l'Ouest, particulièrement en ce qui concerne l'expansion du pipeline Trans Mountain. Bien des gens déchirent leur chemise lorsqu'il est question de transport transocéanique de pétrole. Pour certains d'entre nous, bien sûr, ce ne sera plus un problème. C'est bien cela, monsieur Aubin?

Quels autres produits est-ce qu'on transporte? Le bitume dilué n'est pas le produit le plus attrayant, mais dans le cas du problème survenu à Lac-Mégantic, c'est du pétrole de Bakken qu'on transportait sur un chemin de fer mal entretenu. Il y a eu une catastrophe là-bas. Nous devons examiner les solutions de rechange.

Qu'est-ce qu'on transporte d'autre à bord des navires à l'heure actuelle qui contribuerait, si on était renseigné, à normaliser l'idée de transporter du pétrole par bateau dans le réseau des Grands Lacs?

M. James Given: Si on se renseignait sur ce qui se passe déjà dans le réseau des Grands Lacs, on apprendrait qu'au moins une douzaine de pétroliers y circulent tout le temps, sans accident.

À propos du transport du pétrole, le plus important est de se demander s'il est logique d'expédier notre pétrole par pipeline jusqu'au Texas, puis de le transporter par bateau jusqu'à Montréal. Cela n'a absolument aucun sens à mes yeux. Les coûts augmentent. Tout est plus cher. Le bilan en matière de sécurité, dans le transport du pétrole à bord de navires canadiens sur les Grands Lacs est excellent, et il faut que cela se sache.

M. Ken Hardie: Que transportons-nous d'autre qui ferait jeter les hauts cris, si le grand public était au courant?

M. James Given: Quatre-vingt-dix pour cent de tout ce qu'on touche est transporté par bateau.

M. Ken Hardie: Y a-t-il des produits chimiques ou d'autres matières corrosives?

M. James Given: Les acides, les soudes caustiques, tout est transporté. Tous les produits imaginables sont transportés par navire à une étape ou l'autre de leur cycle.

● (1050)

M. Ken Hardie: Ce n'est pas sans rapport avec ce qu'a dit le capitaine Burgess: une sécurité de 99,9 % en dit long sur la possibilité de transporter ces produits.

Capt Mike Burgess: Certainement.

Comme M. Given l'a dit, le transport se fait en toute sécurité. Il y a eu des améliorations au fil des ans. Les pétroliers à coque simple sont maintenant interdits. Ils ont tous une double coque, de sorte que même si un navire perdait sa capacité de se diriger et heurtait un obstacle, il y a de fortes chances pour que la perforation ne touche que la coque extérieure, de sorte qu'il n'y ait aucun déversement de pétrole.

La construction des navires s'est améliorée sur le plan de la sécurité, tout comme s'est améliorée la formation des pilotes et des capitaines sur les navires des Grands Lacs. Il y a également eu un renforcement de la sécurité dans la voie maritime.

M. Ken Hardie: J'ai une brève question. Les pilotes ont-ils un rôle à jouer dans le plan de protection des océans?

Capt Mike Burgess: Nous pourrions très bien jouer un rôle, simplement en assurant la sécurité et la protection de l'océan et des Grands Lacs. Je suis sûr que nous pourrions vous aider.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci.

Monsieur Given, je reviens sur les commentaires que vous avez faits à propos de la pénurie de main-d'oeuvre.

À ce jour, quelles démarches avez-vous entreprises pour régler ce problème? De son côté, comment le gouvernement pourrait-il vous aider à avoir suffisamment de main-d'oeuvre pour assurer le transport des marchandises?

[*Traduction*]

M. James Given: Je vous dirai à qui faire le chèque, si vous voulez nous aider. Ce n'est pas un problème.

Nous avons lancé l'initiative avec nos entreprises membres, nos entreprises partenaires. Comme je l'ai dit, il s'agit de « Devenir un marin ». Cela fonctionne. Nous avons maintenant des apprentis qui vont à l'école pour combler les pénuries, et nous pensons que nous allons atteindre notre objectif. Il y a une pénurie mondiale de gens de mer et l'industrie canadienne fait de son mieux pour y remédier. Nous allons réussir à relever ce défi.

Une chose nous a beaucoup aidés au cours de la dernière année: la rhétorique de l'élimination du cabotage semble avoir disparu, ce qui signifie que nos entreprises sont prêtes à investir dans l'avenir. Lorsque quelqu'un dit qu'il n'y aura peut-être pas de navires battant pavillon canadien dans sept ans, comme on le disait dans le rapport Emerson, il est très difficile pour les entreprises canadiennes d'investir, et il est très difficile pour le grand public et les jeunes de voir un avenir dans le transport maritime.

Nous avons dépassé ce stade, et nous allons de l'avant. Nous en arrivons là où nous devons être. Nous sommes convaincus que nous allons pouvoir combler les pénuries et envisager d'engager des citoyens au lieu de travailleurs étrangers temporaires.

M. Angelo Iacono: Une dernière question.

De quel nombre d'employés avez-vous besoin?

M. James Given: Nous avons commencé il y a quelques mois avec une pénurie d'environ 300 personnes qui était prévue pour l'automne. Nous avons réussi à la réduire à une centaine. Nous avons été en mesure de pourvoir tous les postes nécessaires, et nous avons eu une année où les sociétés de transport maritime exploitaient tous leurs navires pour s'assurer le transport des marchandises. Nous ne voyons pas de retards ni d'arrêts de l'activité, et nous continuons de répondre aux besoins.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Ma question sera brève, car je sais que le temps file.

Madame Couture-Trudel et monsieur Graham, pour en revenir à la question de M. Badawey, vous avez dit que vous cherchez à obtenir l'appui du gouvernement fédéral. Est-ce un appui financier ou d'une autre nature? Pourriez-vous nous en dire davantage sur ce que vous attendez du gouvernement fédéral?

M. Bruce Graham: Il peut s'agir d'un appui financier pour l'infrastructure. Il peut aussi s'agir de politiques. Il nous faut une approche axée sur la collaboration pour améliorer le corridor lui-même.

M. Matt Jeneroux: Concentrons-nous un instant sur l'aspect financier. Que souhaitez-vous précisément en matière d'infrastructure?

M. Bruce Graham: Il s'agit de l'entretien des quais et de l'implantation de nouvelles technologies. L'essentiel pour nous, à l'heure actuelle, la chose la plus pressante, c'est l'entretien des quais.

● (1055)

M. Matt Jeneroux: À votre connaissance, y a-t-il des fonds disponibles qui permettraient d'accueillir des demandes?

M. Bruce Graham: Il y en a. Nous entendons parler des subventions qui sont offertes. Certains des hommes et femmes politiques locaux nous renseignent à ce sujet. Parfois, nous ne savons pas vraiment comment fonctionnent les programmes, comment se fait la mise en oeuvre. Nous avons donc besoin d'aide. Certains nous renseignent très bien jusqu'à maintenant.

Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas pu recevoir de fonds.

M. Matt Jeneroux: Avez-vous fait une demande de financement précise au niveau fédéral?

M. Bruce Graham: Pas directement. À un moment donné, nous avons adopté une approche de collaboration avec la région, et nous pensions que nous allions obtenir quelque chose, mais en fait, nos besoins ont été considérés comme moins importants que d'autres et ils ont été mis de côté.

M. Matt Jeneroux: D'accord. En ce qui concerne les politiques, vous avez dit qu'il pourrait y avoir divers niveaux de soutien fédéral. De quoi s'agit-il au juste?

M. Bruce Graham: Je ne suis pas l'expert en la matière au sein de notre entreprise.

Mme Claudine Couture-Trudel: En ce qui concerne le soutien supplémentaire, il y a diverses choses que nous souhaiterions, outre l'infrastructure, comme une aide à la recherche-développement en environnement. À l'heure actuelle, nos entreprises ont besoin de nouveaux investissements pour répondre à de nouvelles préoccupations et offrir une protection supérieure de l'environnement. Nous aimerions beaucoup que le gouvernement fédéral nous aide à trouver de meilleures pratiques et à financer l'infrastructure pour atteindre ces objectifs.

La présidente: Merci beaucoup.

Je vais passer à M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vais essayer de poser une question rapide à chacun d'entre vous, en commençant par M. Given.

Je suis un néophyte dans ce domaine. J'aimerais savoir s'il existe des équipages mixtes sur un navire, c'est-à-dire des marins canadiens qui gagnent 26 $ l'heure et des marins étrangers qui gagnent 8 $, 10 $ ou 12 $ l'heure.

[*Traduction*]

M. James Given: Non, vous n'auriez pas un Canadien à bord pour 2 $ l'heure. Je tiens à rétablir les faits. Avec la nouvelle politique sur les travailleurs étrangers temporaires — le nouveau mandat et la nouvelle directive d'EDSC —, les gens de mer étrangers qui viennent au Canada et qui travaillent en vertu d'un permis de travailleur étranger temporaire se verront attribuer de nouveaux contrats d'emploi qui montrent clairement qu'ils gagnent des salaires canadiens. Cela permettra d'uniformiser les règles du jeu.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Burgess.

Je ne connais pas très bien la région des Grands Lacs, mais je connais un peu plus le Saint-Laurent, où une bonne partie du chenal est draguée. Est-on à la limite des possibilités en fait de navires, de tirants d'eau et de ponts sous lesquels il faut passer? Par exemple, peut-on passer d'un Panamax à un super Panamax ou a-t-on déjà atteint le maximum de ce qu'on peut faire sur la Voie maritime du Saint-Laurent?

[*Traduction*]

Capt Mike Burgess: Nous sommes certainement à la limite de ce qui existe actuellement. Comme on l'a mentionné, il y a beaucoup de place pour plus de navires. Les navires plus récents sont de taille maximale — longueur, largeur et profondeur — pour le système actuel. Il vaut certainement la peine d'envisager une amélioration et une expansion du système à l'avenir. Cela permettrait de transporter beaucoup plus de marchandises, de les garder hors des routes et de le faire plus efficacement.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Madame Couture-Trudel et monsieur Graham, vous avez dit qu'il était nécessaire d'investir, particulièrement dans les quais. Est-il davantage question de mettre à niveau les quais qui ont pris de l'âge ou d'adapter les quais en fonction de la taille des nouveaux navires?

[*Traduction*]

M. Bruce Graham: Je dirais que c'est davantage du côté de la modernisation. S'il y avait de nouveaux navires et surtout s'il y avait un changement de profondeur, tous les ports des Grands Lacs seraient probablement touchés par rapport à ce qui pourrait y transiter. Il vous faudrait connaître le résultat de cette modernisation de la voie maritime avant de pouvoir répondre à l'autre question.

En ce qui concerne ce qui existe aujourd'hui, vous recherchez des choses pour maintenir ce que vous avez à un niveau élevé. Bien franchement, il y a peut-être de nouvelles façons de faire et de nouvelles technologies qui pourraient rendre le fonctionnement plus efficace.

● (1100)

La présidente: Merci beaucoup.

Je demande à tous nos témoins et à mes collègues de rester sur place un instant. Notre greffière va prendre une photo et l'afficher sur notre site Web pour que les contribuables puissent voir que nous travaillons vraiment. Nous ne sommes pas ici pour voir les chutes.

Permettez-moi de vous rappeler que nous avons une table ronde entre six et sept heures ce soir dans cette même salle. Vous êtes tous invités à revenir et à parler aux membres du Comité si vous le souhaitez.

Je vais suspendre la séance, mais je vous prie de ne pas bouger un instant.

●

——————————— (Pause) ———————————

●

● (1110)

La présidente: Nous poursuivons nos travaux.

Merci beaucoup de vous joindre à nous ce matin.

Nous accueillons Gregg Ruhl, chef des opérations de l'Algoma Central Corporation. Nous accueillons Andrew Fuller, vice-président adjoint, Service intermodal intérieur et automobile, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Nous accueillons Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce maritime. Nous accueillons également Jim Weakley, président de la Lake Carriers' Association.

Merci beaucoup à tous d'être venus. Si vous le pouvez, veuillez vous en tenir à environ cinq minutes. Les interprètes vous demandent de ne pas aller trop vite. Ils essaient de s'assurer de tout bien saisir. Ils ne veulent pas manquer un mot.

Nous allons commencer par M. Weakley.

M. Jim Weakley (président, Lake Carriers' Association): Bonjour, madame la présidente, bonjour mesdames et messieurs. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous adresser la parole aujourd'hui.

Je m'appelle Jim Weakley et je suis président de la Lake Carriers' Association, dont le siège social se trouve à Cleveland, en Ohio. Au nom de mes membres, je tiens à vous féliciter d'avoir lancé cet important dialogue. Une discussion ciblée et réfléchie sur la chaîne d'approvisionnement canadienne du transport et de la logistique est tout à fait justifiée. Compte tenu de la nature hautement intégrée du réseau nord-américain de commerce et de logistique, ce dialogue doit mettre l'accent sur les questions transfrontalières, le commerce maritime et les possibilités communes entre votre grand pays et le mien.

Pour illustrer à quel point nous sommes interconnectés, lorsqu'un laquier traverse le réseau des rivières Detroit et St. Clair, il traverse la frontière 17 fois. S'il s'agissait d'un pays distinct, le corridor naturel de commerce formé par les huit États des Grands Lacs et les deux provinces canadiennes constituerait la troisième économie en importance au monde. Pour ces raisons, j'interagis régulièrement avec de nombreux représentants du gouvernement du Canada dans le cadre de mon travail.

La LCA a été fondée en 1880 et est l'une des plus anciennes associations commerciales aux États-Unis. Nous représentons les exploitants des navires battant pavillon américain qui naviguent sur les Grands Lacs. Nos membres emploient plus de 1 600 personnes, et nos marchandises génèrent plus de 116 000 emplois, 20 milliards de dollars d'activité économique et 3,7 milliards de dollars en impôts — tout cela en dollars américains. Le système binational de navigation des Grands Lacs crée 237 000 emplois, 35 milliards de dollars d'activité économique et 6,6 milliards de dollars en impôts. Cela permet également aux consommateurs nord-américains d'économiser plus de 3,6 milliards de dollars en coûts de transport.

Nos contributions continues aux Américains et aux Canadiens sont vastes. Nous sommes en faveur d'un accroissement des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Nous recommandons fortement aux deux gouvernements nationaux d'adopter une approche globale à l'égard du corridor de commerce binational des Grands Lacs lorsqu'ils font des investissements, établissent des politiques et prennent des décisions réglementaires. Les mots « harmonisation » et « interopérabilité » sont souvent utilisés lorsqu'il est question du commerce entre le Canada et les États-Unis. La seule façon de réaliser pleinement l'incroyable potentiel économique du commerce entre nos deux pays, particulièrement ici, sur les Grands Lacs, c'est de veiller à ce que les décisions soient prises en tenant compte de ces deux éléments clés.

Une nouvelle stratégie de transport doit tenir compte des besoins essentiels en matière de capacité, comme des services de déglaçage améliorés et plus fiables. Nous devrions également intégrer électroniquement les centres de commandement de la Garde côtière américaine et de la Garde côtière canadienne sur les Grands Lacs, comme ils le font sur la côte Ouest. Pour ce qui est de la réglementation, l'adoption d'une approche binationale à l'égard des émissions atmosphériques, de l'eau de ballast et de la protection des espèces en péril sous l'angle de l'intégration et de l'harmonisation transfrontalières nous permet de stimuler le développement économique et de créer des emplois bien rémunérés des deux côtés de la frontière.

Je vous félicite d'avoir entrepris cette étude importante. Le transport est le lubrifiant qui fait rouler nos économies. Le corridor de commerce binational des Grands Lacs continue d'apporter beaucoup à nos deux pays.

Je serai heureux de répondre à vos questions et de poursuivre les discussions avec les parlementaires canadiens et d'autres représentants du gouvernement.

Merci.

● (1115)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Weakley.

Monsieur Burrows.

M. Bruce Burrows (président, Chambre de commerce maritime): Bonjour, madame la présidente, bonjour mesdames et messieurs. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant le Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Je suis ravi d'être ici, à Niagara Falls, si près du canal Welland, un élément clé d'un corridor de transport national plus grand que, dans son intégralité, jusqu'à l'extrémité du Saint-Laurent, nous appellerons la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

[*Français*]

Je m'appelle Bruce Burrows. Je suis le président de la nouvelle Chambre de commerce maritime, ou CCM.

La nouvelle Chambre est une organisation qui représente plus de 130 membres du secteur maritime au Canada et aux États-Unis. Nos membres font du travail dans les Grands Lacs, dans la Voie maritime du Saint-Laurent, sur les côtes du Canada et des États-Unis et en Arctique. La CCM travaille à promouvoir une industrie maritime forte et concurrentielle au Canada.

[*Traduction*]

Avant d'aller plus loin, j'aimerais prendre quelques instants pour inviter personnellement les membres du Comité à participer à la Journée maritime annuelle de la CCM sur la Colline, qui aura lieu cette année le mardi 16 octobre. Les membres de la CCM seront à Ottawa pour défendre l'importance de notre secteur pour les intérêts du grand public canadien. Nous terminerons la journée par une réception publique. Nous communiquerons avec vos bureaux pour vous donner de plus amples renseignements. J'espère avoir le plaisir de tous vous y rencontrer.

Permettez-moi maintenant de souligner l'importance du mode maritime de plusieurs façons, soit son efficacité, sa contribution économique et son empreinte écologique.

En commençant par l'environnement, le mode maritime a une belle histoire à raconter. Les membres de la CCM consacrent leurs efforts à réduire les émissions et investissent dans des carburants de remplacement, par exemple, pour leurs navires. Nous poursuivons notre travail à l'échelle mondiale au sein de l'Organisation maritime internationale, à Londres, pour établir des règles du jeu équitables en matière de normes d'émissions.

À l'instar du secteur du transport aérien, nous sommes mondialisés et réglementés à l'échelle internationale. Si vous comparez les modes de transport, le secteur maritime l'emporte haut la main sur le plan de l'efficacité environnementale. Un litre de combustible peut transporter une tonne de marchandises sur 243 kilomètres par navire, comparativement à 213 par train, et seulement 35 par camion. Du côté des émissions, notre empreinte actuelle est déjà très petite. Un navire typique émet près de 12 grammes de CO_2 par tonne métrique par kilomètre, comparativement à 14 pour le rail et à près de 76 pour les camions.

Avec notre nouvel objectif de réduire les émissions de carbone de 50 % d'ici 2050, nous sommes sur la voie de la décarbonisation presque complète dans le mode maritime. À cette grande histoire environnementale s'ajoute l'efficacité du mode maritime. Plus de 90 % des marchandises sont transportées à l'étranger par eau. C'est le moyen le plus efficace de transporter le fret. Avec les bonnes connexions intermodales, nous pouvons maximiser l'efficacité de nos autres partenaires du mode de transport — l'un d'entre eux est ici, le CN —, notamment les chemins de fer et le transport routier. Étant donné que l'ensemble du réseau de voies navigables a une capacité de 50 % et que les volumes de fret du Saint-Laurent ont augmenté de 9 % l'an dernier et de 4 % déjà cette année, nous avons une excellente occasion de tirer parti de ce nouvel élan et d'augmenter la quantité de marchandises transportées par mode maritime pour réduire la congestion sur les autoroutes, tout en gardant à l'esprit que le navire typique représente environ 1 000 camions.

Il y a, je dois le dire, certains défis à la croissance, pour lesquels nous avons des solutions. Je pense en particulier à la nécessité de moderniser et de réformer les services de pilotage, qui sont devenus très coûteux pour les utilisateurs, et à la nécessité de remplacer une flotte vieillissante de brise-glace, comme Jim l'a mentionné.

Au-delà de l'efficacité et de la nécessité d'exploiter les gains récents, quand on regarde les contributions économiques pour l'industrie au Canada, c'est vraiment incroyable. Dans une étude publiée récemment sur les répercussions du mode maritime dans toute la région de la voie navigable, on indique qu'en 2017, au Canada — Jim a parlé du côté américain; c'est la même étude à laquelle nous avons collaboré —, le mode maritime crée plus de 180 000 emplois et nous transportons environ 185 000 tonnes métriques de marchandises chaque année. Cela représente une activité économique d'environ 26 milliards de dollars du côté canadien et des recettes fiscales de près de 6 milliards de dollars dans cette grande région que Jim a qualifiée de troisième économie en importance. Nous sommes en plein milieu d'une économie de 6 000 milliards de dollars. C'est très substantiel.

Comme vous pouvez le constater d'après les chiffres, les eaux intérieures du Canada contribuent largement au succès commercial de notre pays. Ces résultats soulignent l'importance de la voie navigable comme corridor stratégique commercial et de transport, non seulement pour le Canada, mais aussi pour nos partenaires commerciaux aux États-Unis et partout dans le monde. Ce corridor aidera le Canada à accroître ses exportations et à diversifier ses marchés internationaux. Nous espérons que ce corridor vital sera reconnu grâce à des investissements accrus dans l'infrastructure dans la région et à des taux d'utilisation accrus.

Encore une fois, merci d'avoir pris le temps de m'inviter à témoigner aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

● (1120)

La présidente: Merci, monsieur Burrows.

Monsieur Ruhl, vous avez la parole.

M. Gregg Ruhl (chef des opérations, Algoma Central Corporation): Bonjour. Je représente l'Algoma Central Corporation. Nous sommes en affaires depuis plus de 100 ans et nous sommes constitués en personne morale au Canada. Nous sommes le plus grand transporteur sur la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, avec près de 30 navires qui naviguent exclusivement dans ces eaux, des navires qui ont été construits pour les lacs et la voie maritime et qui ont été optimisés pour l'infrastructure existante.

Nous avons dépensé près d'un demi-milliard de dollars au cours des dernières années pour renouveler notre flotte, ou une partie de notre flotte. De toute évidence, nous avons remplacé les navires plus anciens par des navires plus modernes et plus efficaces, et nous avons amélioré la taille, le rendement du carburant et les émissions.

Notre siège social se trouve à St. Catharines, à quelques minutes d'ici. Nous comptons plus de 1 000 employés, dont au moins la moitié travaillent dans la région de Niagara et le reste au Canada.

En plus de ses activités nationales, Algoma s'est récemment développée à l'échelle internationale grâce à notre expertise dans ce que nous appelons le « transport maritime à courte distance », qui se fait autour des Grands Lacs depuis de nombreuses années, avant même que le terme ne soit populaire. Nous faisons maintenant du transport maritime à courte distance et nous utilisons cette expertise partout dans le monde. Nous possédons ou exploitons plus de 50 navires en Amérique centrale, en Europe et en Asie. Algoma prend de l'expansion et utilise l'expertise de la main-d'oeuvre canadienne pour l'étendre partout dans le monde.

Quant à ce que nous faisons dans la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, nous acheminons beaucoup de minerai de fer, tant le minerai canadien extrait dans l'Est du Canada vers la région de Hamilton pour produire de l'acier dans les hauts fourneaux que le minerai extrait au Minnesota, qui traverse la frontière vers Hamilton pour fabriquer de l'acier pour les industries canadiennes. Bien entendu, une partie de cet acier retourne aux États-Unis ou dans la production automobile pour l'exportation aux États-Unis.

Je mentionne cela parce que, lorsque je passe en revue certains des produits que nous transportons, vous verrez un thème. Plus de la moitié des marchandises qu'Algoma touche traversent la frontière. Elles viennent soit du Canada et aboutissent aux États-Unis, soit des États-Unis et finissent au Canada.

Le grain est le deuxième produit en importance que nous transportons. Nous avons plus de 50 chargements de grain à transporter ici en octobre, novembre et décembre, comme on dit. La plus grande partie de cette production proviendra de Thunder Bay et sera entreposée dans des silos de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'exportation, mais une grande partie de cette production est destinée aux minotiers canadiens pour la production de farine et d'aliments au pays.

Nous transportons beaucoup de sel de voirie. Nous sommes le plus grand transporteur de sel de voirie. Nous déplaçons le sel extrait à Cleveland vers la région de Toronto. Nous acheminons le sel extrait à Goderich et à Windsor, en Ontario, vers des endroits comme Milwaukee, Chicago et Green Bay, ainsi que, bien sûr, partout au Canada, jusqu'à Montréal.

Nous déplaçons beaucoup de granulats de pierre pour la construction, ainsi que pour l'utilisation dans les hauts fourneaux afin de retirer les impuretés de l'acier au fur et à mesure de la décomposition du minerai de fer. Nous transportons du laitier pour la production de ciment. Nous transportons du ciment du Canada vers les États-Unis pour la construction. Nous transférons le clinker du Canada aux États-Unis, où il est transformé en ciment à Detroit.

Je vais continuer pendant quelques minutes. Vous saisissez probablement le thème de mon intervention.

Nous transportons les granulats de pierre qui sont extraits en Ontario vers des endroits comme Green Bay, pour l'alimentation des poulets et des choses semblables. Nous transportons aussi beaucoup de pierres extraites aux États-Unis et au Canada, où elles sont utilisées pour leurs propriétés chimiques ainsi que dans le processus de fabrication de l'acier.

Je n'ai pas préparé d'exposé. Faites-moi signe et je conclurai.

J'espère pouvoir répondre à quelques questions plus tard au sujet des goulots d'étranglement à l'égard desquels nous avons des idéese pour les régler. J'ai entendu cela plus tôt. De plus, les gens de mer canadiens sont très importants, évidemment, car ils sont la pierre angulaire de notre industrie. Ce qui est plus important que notre équipement, c'est que nous ayons le personnel nécessaire pour le faire fonctionner. Il serait ridicule de dépenser un demi-milliard de dollars sans avoir formé et qualifié des gens de mer canadiens pour exploiter ces navires pendant les 30 à 35 prochaines années.

● (1125)

Pour ce qui est du pilotage, nous sommes les pilotes autonomes dont Mike a parlé plus tôt. Nous faisons l'autocertification de nos employés. Comme entreprises, nous sommes également à 99,99 % sécuritaires lorsque nous pilotons nos propres flottes. À cette fin, nous travaillons ensemble, en collaboration avec les administrations de pilotage.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Fuller.

M. Andrew Fuller (vice-président adjoint, Industrie automobile, domestique et intermodal, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour à tous. Je m'appelle Andrew Fuller et je suis vice-président adjoint des ventes et du marketing pour le transport intermodal intérieur au CN. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant votre comité aujourd'hui pour parler de l'importante question des corridors commerciaux.

La Semaine de la sécurité ferroviaire commence aujourd'hui partout au Canada. Notre équipe de cheminots sera sur le terrain toute la semaine dans de nombreuses collectivités voisines, pour transmettre un message de sensibilisation et des conseils au sujet de notre responsabilité commune en matière de sécurité autour des voies ferrées. Le CN est un fier partenaire de l'Opération Gareautrain, dont la campagne de sécurité ferroviaire 2018 #FINILesVoiesTragiques rejoindra des millions de Canadiens partout au pays. Il y a en fait des panneaux et des affiches dans de nombreuses collectivités où vous pouvez vous engager à appuyer la sensibilisation à la sécurité ferroviaire dans toutes les collectivités du Canada.

Le CN emploie environ 24 000 Canadiens partout au pays et transporte pour plus de 250 milliards de dollars de marchandises sur un réseau ferroviaire nord-américain qui couvre environ 20 000 milles. À titre de rappel, notre réseau s'étend de Vancouver et Prince Rupert, sur la côte Ouest, jusqu'à Halifax, sur la côte Atlantique, et jusqu'à la Nouvelle-Orléans et à Baton Rouge, dans le Sud des États-Unis. Nous desservons des ports sur les trois côtes. Au Canada, nous desservons tous les grands ports, y compris Vancouver et Prince Rupert sur la côte Ouest, et Montréal et Halifax sur la côte Est. Nous desservons également Thunder Bay, transportant du grain et d'autres produits qui circulent sur la voie maritime.

Le CN a une empreinte importante en Ontario, desservant des milliers d'entreprises et soutenant un grand nombre d'emplois locaux. Nous avons les plus grands terminaux en leur genre dans le réseau du CN. Notre gare de triage à Vaughan et notre gare intermodale à Brampton acheminent plus d'un million de conteneurs par année.

Les activités du CN sont très diversifiées, tant en ce qui concerne ce que nous transportons que l'endroit où nous le transportons. Trente-quatre pour cent de notre trafic traverse la frontière canado-américaine, 17 % se déplace au Canada, 25 % est exporté à partir des ports de la côte Ouest et 6 % est exporté à partir des ports de la côte Est. Vous ne savez peut-être pas que le CN exploite également une flotte de navires qui transportent du minerai de fer et d'autres produits dans le réseau des Grands Lacs.

Le CN traverse la frontière canado-américaine à huit endroits, mais nos principaux points d'entrée sont le tunnel ferroviaire du CN entre Sarnia, en Ontario, et Port Huron, au Michigan, et notre franchissement entre Fort Frances, en Ontario, et Ranier, au Minnesota, qui, ensemble, correspondent à environ 85 % de notre trafic transfrontalier. Nous transportons une quantité importante de conteneurs, ce que l'on appelle le trafic intermodal, qui vient de l'Asie par les ports de Prince Rupert et de Vancouver, puis, par Fort Frances, vers le marché américain, à Chicago, à Detroit, et vers le sud, jusqu'à Memphis et au-delà.

Le CN investit massivement pour accroître sa capacité et renforcer son réseau en Ontario. Notre plan d'investissement de capitaux pour 2018 comprend un investissement d'environ 315 millions de dollars pour élargir et renforcer l'infrastructure ferroviaire de l'Ontario. Les investissements en Ontario font partie du programme d'immobilisations record de 3,5 milliards de dollars du CN pour 2018, ce qui représente environ 25 % de notre base de revenus pour 2018 seulement.

Les investissements clés comprennent une nouvelle voie d'évitement sur notre corridor transcontinental dans le Nord de l'Ontario, qui relie Toronto et Winnipeg, et l'agrandissement de la gare de triage intermodale qui améliorera l'efficacité du transport des conteneurs à destination et en provenance des régions du grand Toronto et de Hamilton. D'autres éléments du programme d'immobilisations seront axés sur le remplacement, la mise à niveau et l'entretien de l'infrastructure des voies principales afin d'améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité globales.

Nous travaillons avec tous les ordres de gouvernement pour harmoniser notre capacité intérieure afin de soutenir l'expansion portuaire et la croissance de la population dans les centres de population du Sud de l'Ontario. Pour répondre à l'augmentation de la demande, nous prévoyons investir 250 millions de dollars dans une installation intermodale satellite à Milton, ce qui permettra d'accroître les volumes et d'alléger les pressions exercées par la surcapacité à notre installation de Brampton. Le centre logistique de Milton a été stratégiquement situé pour soutenir l'industrie de la logistique et de l'entreposage dans le secteur Ouest de la région du grand Toronto et de Hamilton. Il soutiendra jusqu'à 1 000 emplois tout en allégeant la pression sur les autoroutes 401 et QEW, que j'ai prises ce matin.

● (1130)

Ce projet est bon pour la circulation des biens et des personnes. Il facilitera le déplacement modal des marchandises du camionnage longue distance vers les trains, ce qui réduira les émissions et la congestion. Le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale par une commission d'examen indépendante composée de trois membres, sous l'égide de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et de l'Office des transports du Canada.

Le CN continuera de prendre des décisions d'investissement qui profitent à la chaîne d'approvisionnement et à ses utilisateurs et de veiller à ce que le produit soit acheminé au marché en temps opportun.

Nous avons hâte de continuer à travailler avec le gouvernement du Canada pour renforcer les corridors commerciaux et, en fin de compte, le réseau de transport à l'échelle du pays.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fuller.

Monsieur Jeneroux, vous avez cinq minutes.

● (1135)

M. Matt Jeneroux: Parfait. Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être venus.

C'est dommage, monsieur Burrows, que nous soyons toujours à Ottawa, mais vous êtes ici aujourd'hui, alors c'est un plaisir de vous voir voyager avec le Comité.

Nous allons commencer par vous, monsieur Burrows. C'est une statistique que j'ai entendue deux fois aujourd'hui, à savoir que 90 % des marchandises sont transportées par eau. Avant notre départ pour ce voyage, le ministère des Transports nous a dit que le nombre de camions sur la route avait augmenté. J'espère que vous pourrez commenter cette augmentation parce que, d'après ce que vous dites, il est possible d'accroître la capacité de votre côté. Il serait logique de continuer d'augmenter du côté maritime plutôt que de celui du camionnage.

M. Bruce Burrows: J'ai deux points à soulever, si vous me le permettez. Tout d'abord, permettez-moi de dire que nous avons remis à chacun d'entre vous un exemplaire de l'étude de mars à laquelle je faisais référence — c'est le document bleu. Cela démontre clairement, je pense, que tout le corridor maritime est un moteur d'activité important en Ontario et au Québec, en particulier.

Dans ce contexte, vous faites allusion à l'augmentation du nombre de camions, et nous aussi, nous sommes en croissance. J'ai parlé de l'amélioration de 9 % l'an dernier, et elle est déjà de 4 % cette année. L'ouverture de la saison a été assez difficile avec beaucoup de glace, comme mes partenaires ici présents le comprennent très bien. Nous nous attendons à un automne assez robuste et nous sommes en voie de connaître une croissance encore plus importante cette année. Je pense que tous les modes sont en croissance à l'heure actuelle.

Je ne sais pas quelle est la croissance du CN, Andrew, mais je sais que vous êtes en croissance par rapport à l'année dernière.

Ensuite, c'est une question de changement modal, en particulier du côté du camionnage, et de ce que nous pouvons faire pour faciliter un plus grand changement modal. C'est vraiment le cœur de votre question.

Je pense qu'il y a un certain nombre de choses que nous pouvons faire, surtout au niveau provincial, du point de vue des politiques. Nous pourrions peut-être envisager des mesures incitatives et peut-être même dissuasives. Le gouvernement du Québec, si vous ne le savez pas, a mis en place une stratégie maritime très progressiste. Il reconnaît les avantages environnementaux et économiques dont j'ai parlé. Il tient beaucoup à faciliter ce changement modal et, dans la mesure où le gouvernement fédéral peut participer à ce processus, des mécanismes d'imposition pourraient être déployés ici aussi. Je pense qu'il est possible, même au niveau fédéral, de faciliter ce changement.

M. Matt Jeneroux: Je suppose que cela pourrait traverser les frontières provinciales, comme vous l'avez dit. Comme je viens de l'Ouest canadien, je ne suis pas au courant d'une stratégie maritime provinciale en Alberta, mais je serais curieux, en ce qui concerne l'augmentation du nombre de camions et ce dont vous venez de parler, de savoir s'il est possible d'avoir tous les partenaires provinciaux à la table pour examiner certains aspects. Est-ce quelque chose qui se produit en ce moment?

M. Bruce Burrows: Non, mais il faudrait. J'aimerais beaucoup participer à d'autres discussions de ce genre. Il suffit de penser aux exportations de l'Ouest canadien, qui ne tournent pas à gauche et qui empruntent la route très difficile et coûteuse des Rocheuses — et nous entendons parler de tous les problèmes de congestion sur la côte Ouest et d'autres — ou qui ne tournent pas à droite pour aller vers l'est en passant par la porte d'entrée de Thunder Bay jusqu'à tout un corridor qui est sous-utilisé.

Encore une fois, il y a peut-être des possibilités d'investissement dans l'infrastructure qui pourraient aider, en particulier, les ports du réseau — si nous pouvons avoir un système réseau encore plus efficace —, à retirer une partie de ce nombre de camions sur les routes. Je pense que les questions que nous avons soulevées ici concernant l'élimination de certains des coûts du réseau — pilotage, plus d'aide pour le déglaçage, harmonisation transfrontalière et amélioration de la réglementation dont Jim Weakley a parlé — nous aideront en fin de compte à être plus efficaces et mieux en mesure d'attirer des entreprises ailleurs que sur les routes.

M. Matt Jeneroux: Pour ce qui est de retirer les camions des routes, nous venons de voir un investissement visant, je crois, à porter à 12 voies le pont Ambassador dans le corridor de Windsor. C'est peut-être là que cela en découle.

M. Bruce Burrows: J'en ai parlé au ministre des Transports du gouvernement de l'Ontario. Si vous regardez la demande de services de transport en Ontario et l'offre d'infrastructures disponibles, et si vous parlez des routes, vous devriez faire d'énormes investissements pour élargir le réseau routier, et même l'empilement double, je dirais, au cœur de la région du Grand Toronto jusqu'à Hamilton et ce triangle d'or. La seule façon de gérer un plus grand nombre de camions, c'est de commencer à envisager des approches comme celle-là, qui sont extrêmement coûteuses et qui ne sont pas acceptables du point de vue des contribuables, tant du point de vue des coûts que de l'empreinte écologique.

● (1140)

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je vais me concentrer sur certains des commentaires qui ont déjà été faits.

En ce qui concerne l'intégration des partenariats transfrontaliers, monsieur Weakley, vous avez dit que nous avons une grappe économique très solide des deux côtés de la frontière, surtout dans la région des Grands Lacs, y compris Niagara-Hamilton et, bien sûr, en Ohio et même jusqu'à la côte Est, au Michigan, en Indiana, puis au Canada, dans la région du Grand Toronto et à Montréal.

Ma première question porte sur la façon dont nous pouvons renforcer cela encore davantage dans le cadre du dialogue que nous aurons sur un corridor de commerce binational comme un seul corridor, et non deux ou trois corridors différents.

Ma deuxième question s'adresse à la Chambre de commerce maritime. M. Burrows a mentionné que nous avons une capacité de 50 % sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Comment pouvons-nous régler ce problème? Comment peut-on la porter à 100 %?

Ma troisième question s'adresse à Algoma. Vous avez mentionné qu'il y a des goulots d'étranglement. J'aimerais en savoir plus à ce sujet. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Le ministre a insisté sur le fait que, dans le cadre du financement et de la planification des corridors commerciaux, il veut nous débarrasser des goulots d'étranglement dans toutes les portes d'entrée et tous les corridors commerciaux du pays. Comment pouvez-vous tous participer à cela ici, à Niagara-Hamilton?

Enfin, je m'adresse aux représentants du CN. Vous avez parlé de la nécessité de régler les problèmes de surcapacité. Je sais que dans ma petite région du monde, nous avons une surcapacité dans une partie de Port Robinson. Cela crée beaucoup de maux de tête pour les résidants, parce que les trains qui traversent la route peuvent parfois prendre jusqu'à une heure, ce qui retarde évidemment le passage à niveau, mais cela exerce aussi une pression sur les services d'urgence s'ils doivent se rendre à certains endroits.

Au bout du compte, étant donné toutes les questions qui ont été posées, j'aimerais aller un peu plus loin et savoir dans quel état d'esprit vous allez vous retrouver lorsque vous répondrez à ces questions, c'est-à-dire travailler ensemble comme un seul corridor commercial, plutôt que de travailler en vase clos, et vous concentrer sur la façon de participer et d'aider à résoudre les problèmes globaux que présente le corridor commercial.

Jim.

M. Jim Weakley: Je vais commencer et parler rapidement, monsieur.

Il y a deux aspects, dont le déglaçage. Si vous regardez les années 1980, sur les Grands Lacs, nous avions 19 brise-glaces entre les gouvernements américain et canadien. Nous en avons actuellement 11. Les États-Unis sont passés de 12 brise-glaces à neuf. Le gouvernement canadien est passé de sept à deux.

Maintenant, et c'est tout à l'honneur des deux gardes côtières, elles gèrent cela comme un système unique. Il y a des Américains qui travaillent dans les eaux canadiennes et vice versa. Le problème, c'est qu'il n'y a tout simplement pas assez de capacité de déglaçage. Au cours de l'hiver 2014, jusqu'à 11 navires se sont échoués dans la baie Whitefish. Environ 20 % du fret total est transporté pendant la saison des glaces, ce qui constitue pour moi le plus gros goulot d'étranglement, et la plus grande occasion d'accroître la capacité du système est d'accroître les capacités de déglaçage.

J'ai aussi parlé de l'intégration des deux centres de commandement. Du côté américain, il y a trois centres de commandement. Au Canada, il y en a un: le centre des opérations régionales à Montréal. Je trouve dommage qu'ils ne soient pas intégrés comme ils le sont à Vancouver. À Vancouver, les Américains et les Canadiens regardent le même écran. Il y a trois raisons principales à cela: la sûreté, la sécurité et l'efficacité. L'efficacité facilite le transport des marchandises d'un côté à l'autre parce que les Canadiens et les Américains ont la même vue d'ensemble. Pour ce qui est de la sécurité, il s'agit d'un renfort opérationnel, et pour ce qui est de la sûreté, encore une fois, c'est la situation opérationnelle commune. Pour que les décisions soient efficaces, il faut que les Américains et les Canadiens aient les mêmes données.

M. Bruce Burrows: Merci.

Vous parlez de la capacité, d'une meilleure utilisation, étant donné que nous avons une grande capacité disponible. Permettez-moi de répondre de quelques façons.

Jim a déjà parlé avec éloquence du besoin de déglaçage. Il a tout à fait raison. C'est un gros problème. Les deux flottes des deux côtés de la frontière sont vieilles. Il n'y a presque plus de redondance et de réserve. Chaque fois qu'un navire tombe en panne, ce qui est très fréquent, le ratio des avaries, pour utiliser un terme ferroviaire, est énorme avec notre flotte de brise-glaces.

Le pilotage est une excellente occasion. En fait, je vous encourage tous à communiquer avec le ministre Garneau pour lui faire comprendre que la modernisation et la réforme s'imposent depuis longtemps. Allons de l'avant et présentons un projet de loi à la Chambre cet automne ou le printemps prochain pour réformer la Loi sur le pilotage. Nous avons besoin d'un système de pilotage très sûr et efficace, assorti d'une approche harmonisée et réglementaire de part et d'autre de la frontière — c'est exactement ce dont parlait le rapport de Marc Grégoire —, d'importantes réformes de la gouvernance et, surtout, d'une recommandation clé pour la flexibilité du modèle de travail, parce que non seulement les coûts ont augmenté à un rythme effarant, mais les niveaux de coûts ne sont vraiment pas concurrentiels. Nous avons examiné diverses mesures progressives dans le secteur des céréales et nous avons examiné l'industrie des croisières en émergence, et les coûts sont tellement élevés.

● (1145)

La présidente: Monsieur Burrows, je dois vous interrompre. Vous pourrez peut-être nous faire part de vos commentaires à une autre occasion.

M. Bruce Burrows: Ce sont mes principaux arguments.

La présidente: Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Merci à chacun d'entre vous d'être ici ce matin.

Je commencerai par M. Ruhl.

Vous avez dit avoir une solution pour régler les goulots d'étranglement. Un témoin qui se présente avec une solution mérite d'être entendu. J'aimerais vous entendre là-dessus. Au préalable, j'aimerais que vous me donniez un exemple de la façon dont peut se produire un goulot d'étranglement. Vous pourrez ensuite me parler de votre solution.

[*Traduction*]

M. Gregg Ruhl: Je vais vous donner deux exemples. Il y a d'abord les produits d'essence. Nous avons une flotte de six navires-citernes qui circulent dans la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Nous sommes en exploitation 12 mois par année. Nous ne nous arrêtons jamais. Nous faisons certainement du commerce dans la voie maritime par le canal Welland jusqu'à la région du Grand Toronto pendant la saison. Après la fermeture du canal Welland et de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous transportons de l'essence de Sarnia à Green Bay, au Michigan et au Wisconsin. Nous transportons des produits pétroliers lourds et légers sur les Grands Lacs, 12 mois par année.

L'un des plus gros goulots d'étranglement est le canal Welland. C'est pour un usage intérieur. La région du Grand Toronto, bien sûr, est la plus grande économie du Canada, et ici, c'est de l'autre côté du canal Welland. Si le canal Welland restait ouvert quelques semaines de plus, il y aurait des centaines et des centaines de camions de moins sur la route.

Le deuxième produit est le sel. L'an dernier, nos navires ont également été exploités toute l'année à Goderich pour livrer du sel, surtout aux collectivités américaines qui en avaient besoin. L'hiver a été rude. En fait, nos bateaux ont été mis en rade parce qu'il n'y avait pas assez de sel du fait qu'il était transporté par camion en Ontario, de Goderich jusqu'à la région de Toronto. C'est une voie que nous pouvons emprunter par eau. Les écluses du Sault restent ouvertes jusqu'au 15 janvier.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Avant de manquer de temps, j'aimerais que vous me parliez de votre solution.

[*Traduction*]

M. Gregg Ruhl: Bref, nous devons garder le canal Welland ouvert plus longtemps.

[*Français*]

M. Robert Aubin: D'accord. Comment peut-on faire cela?

[*Traduction*]

M. Gregg Ruhl: Quelques semaines de plus feraient une énorme différence en ce qui concerne le nombre de camions que l'on enlèverait des routes. Évidemment, toute l'année serait magnifique. Il faudrait investir des sommes importantes, mais pas beaucoup, pour qu'il reste ouvert deux ou trois semaines de plus. C'est un peu une ressource gaspillée en décembre-janvier.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une question rapide pour MM. Burrows et Weakley.

Vous avez tous les deux fait mention de notre problème en ce qui concerne les brise-glaces. J'en ai déjà discuté avec l'Administration portuaire de Trois-Rivières. C'est un problème connu de tous, mais qu'on gardait dans les officines, de peur de perdre des contrats auprès de clients qui auraient des craintes quant à la capacité de navigation pour les produits.

Avez-vous été à même de constater que des clients n'avaient pas signé de contrats ou avaient reculé à cause de ce manque de brise-glaces, un problème que nous avons depuis longtemps? Perd-on des contrats à cause de cela?

M. Bruce Burrows: Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais.

[*Traduction*]

M. Ruhl pourrait peut-être mieux répondre à la question de savoir si nous avons perdu des clients comme tels. Le printemps dernier a certainement été un excellent exemple, où nous avons mis tellement de temps à nous mettre en marche à cause de la glace épaisse et du manque de capacité de déglaçage pour garder ces voies ouvertes. Je suis sûr qu'à la limite, il y a eu une perte d'activités commerciales, mais je ne peux pas être très précis à ce sujet.

● (1150)

M. Robert Aubin: Monsieur Weakley.

M. Jim Weakley: Nous avons perdu des clients au profit des routes, du camionnage, et nous n'avons toujours pas récupéré le fret que nous avons perdu plus tôt cette année. Nous avons clairement perdu du tonnage. Mensuellement, nous sommes en avance, mais nous sommes en retard annuellement. De toute évidence, l'absence de brise-glaces en 2014-2015 a coûté 200 millions de dollars à l'économie américaine seulement. Nous avons perdu 200 millions de dollars parce que nous ne pouvions pas transporter le fret.

N'oubliez pas que la saison de déglaçage se déroule normalement du 16 décembre au 15 avril. Elle s'est étirée jusqu'au 18 mai. Nous avons brisé de la glace jusqu'au 18 mai dans les Grands Lacs.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Robert Aubin: Je vais poursuivre à mon deuxième tour.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci à tous d'être venus.

Monsieur Weakley, vous avez parlé de lacunes dans la réglementation, de règlements et de politiques qui ne sont pas bien harmonisés entre les deux pays. Étant donné le volume des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et le nombre de fois que des marchandises traversent la frontière pour être expédiées ou fabriquées, je suis inquiet.

Je ne veux pas vous amener sur un terrain politique dangereux, mais nous voyons certainement dans la réglementation environnementale, par exemple, qu'il semble y avoir une divergence entre les deux pays pour ce qui est de l'orientation de la réglementation aux États-Unis par rapport au Canada. Pensez-vous que cela et d'autres fossés s'élargir ou voyez-vous un effort raisonnable pour harmoniser les choses dès maintenant?

M. Jim Weakley: Je vois les deux. Vous pouvez prendre des exemples. Le Conseil de coopération en matière de réglementation a fait un bon travail d'harmonisation. Il donne deux exemples, les Cheerios — on peut vendre des Cheerios des deux côtés de la frontière —, et, de notre point de vue, des gilets de sauvetage. Il a fallu un travail herculéen pour harmoniser ces règlements afin de vendre ces deux produits.

Ce qui me préoccupe le plus, ce sont les eaux de ballast, où les Américains ne sont pas signataires de l'OMI alors que les Canadiens le sont. Il y en a au sein de Transports Canada qui adoptent une approche trop agressive à l'égard de l'eau de ballast et qui essaient de réglementer les transits intérieurs américains au moyen d'une norme de transit. Imaginez que le gouvernement américain tente de réglementer un chargement entre Thunder Bay et Sarnia et à quel point les Canadiens seraient outrés, comme ils l'étaient lorsque l'État de New York a tenté de le faire. Nous en sommes les bénéficiaires. Voilà un bon exemple de divergence sans raison valable.

Remarquez que j'ai utilisé le mot « harmonisation » et non pas « synchronisation ». Ils peuvent interagir tout en étant différents. Je pense que c'est l'objectif.

M. Ken Hardie: Très bien. Évidemment, l'eau ne connaît pas de frontière. Comme vous le savez, elle va et vient.

M. Jim Weakley: Oui, monsieur.

M. Ken Hardie: Monsieur Burrows, parlez de l'état de l'infrastructure sur l'ensemble du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

M. Bruce Burrows: Bien sûr. Permettez-moi d'abord de dire que nos armateurs investissent plus de 2 milliards de dollars dans les navires. C'est un élément d'infrastructure mobile...

M. Ken Hardie: Je m'intéresse davantage à ce que les navires utilisent pour se rendre d'un point à un autre.

M. Bruce Burrows: Oui, et je pense que nous devons également assurer la juste part des investissements dans l'infrastructure maritime sur le terrain. On parle beaucoup d'infrastructure portuaire. Honnêtement, la voie maritime est en assez bon état. On y a fait de l'excellent travail. Par exemple, on vient de mettre en place un système d'amarrage mains libres, de sorte que les ports sont maintenant entièrement modernisés, sous contrôle central, etc.

Je pense que l'investissement est probablement davantage axé sur le côté port pour s'assurer que nos ports respectent vraiment la norme moderne d'être une plaque tournante multimodale intégrée et à valeur ajoutée. Cela comprendrait probablement des investissements pour entrer et sortir. Je n'ai pas de chiffres précis à ce sujet.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il du système des SCTM, le système de communication de la Garde côtière?

M. Bruce Burrows: C'est une bonne question. Je n'ai pas d'opinion là-dessus. S'il faut de l'argent pour réaliser ce dont Jim parlait, ce serait probablement utile. Pour ce qui est des montants, je n'ai pas de chiffres à vous donner. Nous pourrons vous revenir là-dessus.

M. Ken Hardie: Monsieur Ruhl, au sujet du transport maritime à courte distance — essayez de le dire sept fois rapidement en anglai —, quelles sont les raisons pour lesquelles que cela fonctionne vraiment? Autrement dit, que faut-il chercher? J'ai mon chapeau de représentant de la côte Ouest ici. Quelles sont les conditions qui font que le transport maritime à courte distance fonctionne très bien?

● (1155)

M. Gregg Ruhl: C'est d'abord qu'il ne traverse pas d'océan. Il faut un type d'actif différent qui peut être optimisé et utilisé encore et encore pour des voyages courts. Cela devient presque comme un convoyeur ou un pipeline, mais cela flotte sur l'eau, et c'est ce qui fait que cela coûte moins cher à exploiter et que c'est plus sécuritaire.

M. Ken Hardie: Très bien.

Enfin, je m'adresse à vous, monsieur Fuller, puisque je passe d'un témoin à l'autre ici, il est intéressant de vous entendre au sujet de la nouvelle installation de Milton. Je crois comprendre que l'emplacement a probablement été choisi assez loin des zones bâties dans l'espoir qu'on ne vous pourchasse pas.

M. Andrew Fuller: Oui, c'est exact. En fait, nous avons acheté le terrain il y a bien plus de 10 ans avant tout mouvement et toute construction dans la collectivité. En fait, nous sommes très près d'un certain nombre de centres de distribution, comme Lowe's, Whirlpool, et de nombreux autres détaillants et fabricants qui sont aussi très près de Milton.

M. Ken Hardie: Est-ce que le...

La présidente: Votre temps de parole est écoulé.

Allez-y, monsieur Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Messieurs, je vous remercie d'être ici ce matin.

Ma première question s'adresse à M. Fuller.

Le Port de Montréal a une approche particulière en ce qui concerne le réseau ferroviaire. En effet, sa compétitivité et sa performance sont liées au modèle Montréal, qui met en avant une certaine indépendance entre le port et les compagnies ferroviaires, dont le CN. D'ailleurs, le financement octroyé par le gouvernement fédéral vise une amélioration de l'intermodalité pour répondre à l'accroissement de la demande.

J'ai trois questions pour vous.

Le réseau du CN est-il en mesure de faire face à l'accroissement du transport ferroviaire de marchandises?

Quels sont les principaux obstacles qui peuvent freiner la fluidité des échanges commerciaux par voie ferroviaire?

Quelles sont les démarches entreprises par le CN pour répondre à ces problèmes?

[*Traduction*]

M. Andrew Fuller: C'est une très bonne question. Merci.

Premièrement, oui, nous aimerions beaucoup prendre de l'expansion dans le port de Montréal, comme nous l'avons déjà fait dans ce port et dans de nombreux autres ports du Canada et des États-Unis.

Quant à ce qui doit être fait ou pourrait être un obstacle à la croissance, il faut d'abord s'interroger sur la rapidité de la croissance. S'il y a une bonne planification et un solide dialogue entre les ports, les clients et les transporteurs, comme le CN, cela ne me pose aucun problème. Si la circulation devient trop rapide, nous ne pouvons pas réagir assez rapidement parce qu'il y a beaucoup de choses à faire pour se préparer à la croissance, par exemple de nouvelles routes, l'achat de nouvelles voitures, de nouveaux trains, etc. Avec un préavis suffisant et un dialogue entretemps, il est tout à fait possible de s'adapter, et nous le ferons avec enthousiasme.

Je vais simplement souligner encore une fois un aspect dont il a déjà été question concernant le cloisonnement. Ce qu'il faut surtout savoir concernant l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement au Canada, c'est qu'on ne peut pas optimiser la chaîne d'approvisionnement indépendamment du reste. Il doit y avoir une culture commune et un sens de l'engagement pour examiner la situation, prendre des mesures communes et essayer d'améliorer toute la chaîne d'approvisionnement afin de créer la meilleure chaîne d'approvisionnement au monde.

M. Angelo Iacono: Quand vous parlez de circulation trop rapide, que voulez-vous dire exactement? Quelles mesures prenez-vous lorsque cela se produit?

M. Andrew Fuller: S'il y a des surprises et des chocs dans le système, il est difficile de réagir et de mettre en place les actifs, les gens et les ressources. Il faut plus de neuf mois pour former un chef de train et beaucoup plus de temps encore pour former un ingénieur, ne serait-ce que cela. Nous sommes en train de former et d'embaucher près de 2 000 chefs de train et ingénieurs cette année seulement. Et, par conséquent, cela prend du temps, s'il y a un choc dans le système.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Ma prochaine question s'adresse à M. Burrows.

Les coûts du transport maritime sont-ils plus élevés que ceux des autres modes de transport? Si oui, qu'est-ce qui explique cette différence?

Par ailleurs, quelle incidence les coûts élevés peuvent-ils avoir sur l'activité économique et sur les retombées économiques dans une région?

● (1200)

[*Traduction*]

M. Bruce Burrows: Ce sont deux excellentes questions.

En fait, je dirais que nos coûts sont moins élevés. N'oubliez pas qu'un seul navire transporte 30 000 tonnes, ou un maximum de 30 000 tonnes. Les gains d'efficacité qui en découlent sont donc énormes. Cela se traduit par des prix que des gens comme M. Ruhl et d'autres facturent à leurs clients.

Pour ce qui est de la deuxième question, concernant les répercussions, l'étude que je vous ai laissée porte essentiellement sur ce sujet. Quelles sont les répercussions? J'ai parlé des chiffres généraux pour le Canada, mais, si on examine la situation de l'Ontario, par exemple, il y en aura probablement 80 000 ou plus... Ou plutôt, au Québec, il y aurait plutôt 80 000 emplois ou plus dans le secteur maritime. On parle ici d'activité économique s'élevant à 16 milliards de dollars du point de vue des répercussions directes et indirectes.

La présidente: Très bien.

Écoutons M. Liepert.

M. Ron Liepert: Monsieur Burrows, tout à l'heure, vous avez fait un commentaire sur lequel j'aimerais revenir, mais j'aimerais d'abord faire quelques brefs commentaires.

M. Jeneroux et moi-même représentons des circonscriptions de l'Alberta. Ce n'est un secret pour personne que les prix du gaz naturel sont extrêmement comprimés depuis quelques années, au point où les producteurs limitent toute nouvelle découverte de gaz.

Nous savons aussi que, si nous voulons collectivement contrôler effectivement les émissions, le plus fort pourcentage d'émissions provient du pot d'échappement. La conversion au gaz naturel pourrait changer considérablement la situation.

Quelqu'un a parlé, je crois que c'était M. Burrows, de l'adoption d'autres sources de carburant pour les navires. Est-ce qu'il y a des possibilités pour le gaz naturel? Est-ce que l'un d'entre vous, dans le secteur du transport maritime, a des conseils à donner aux gouvernements, probablement des deux côtés de la frontière, sur ce que nous pourrions faire pour contrôler les émissions, notamment celles qui sont émises par les camions? Je sais, monsieur Weakley, que c'est énorme aux États-Unis.

J'aimerais simplement connaître vos réflexions et commentaires généraux au sujet des moyens de contrôler les émissions et savoir si le gaz naturel pourrait jouer un rôle à cet égard à l'avenir, que ce soit dans le domaine du transport maritime ou routier, voire même ferroviaire, j'imagine, pour ce qui concerne M. Fuller.

M. Bruce Burrows: C'est une excellente question.

La réponse courte est oui. Il ne faut pas oublier que, s'il est vrai que 25 % des émissions de gaz à effet de serre sont attribuables au transport, et surtout au transport routier, qu'il s'agisse d'automobiles ou de camions, il y a peut-être 2 à 3 % d'émissions attribuables au transport maritime. Par conséquent, nous faisons partie de la solution, si on peut passer au mode maritime.

Cela dit, nous continuons de contribuer à ces émissions, et nous faisons de notre mieux pour les réduire. Le GNL ferait partie de la solution. Cette année, nous venons de baptiser deux navires à double combustible de catégorie polaire. Cela peut réduire les émissions de soufre de plus de 99 %, je crois, et il y a aussi une bonne réduction de 20 % des émissions de carbone. Cela ferait aussi partie de la solution pour le carbone. D'autres réductions des particules sont importantes, plus de 30 % sur les particules.

M. Ron Liepert: Je vais vous demander de vous arrêter ici. J'aimerais entendre d'autres commentaires, et je n'ai que trois minutes.

M. Jim Weakley: Je peux vous dire que, aux États-Unis, l'une de mes sociétés membres a constitué une coentreprise avec un fournisseur de GNL, et, pour une raison ou une autre, le fournisseur de GNL s'est retiré. Ils avaient une bonne longueur d'avance. Ils allaient utiliser le GNL dans les Grands Lacs comme source de carburant, et la source de carburant...

M. Ron Liepert: C'est probablement parce qu'ils gagnaient plus d'argent en l'expédiant à l'étranger.

M. Jim Weakley: Je crois que ce fournisseur s'est retiré de toutes ses exploitations de gaz naturel liquéfié, donc je ne crois pas que ce soit le cas.

Je peux vous dire que, dans le commerce entre les États-Unis et Porto Rico, il y a aussi des navires méthaniers. Comme M. Burrows l'a dit, nous faisons la même chose.

M. Gregg Ruhl: En général, le problème, c'est l'infrastructure. Dans le transport maritime sur courte distance, on va dans beaucoup de ports locaux. Parfois, on ne peut même pas aller jusqu'au bout. Il faut amener un chaland à terre pour amarrer les lignes. C'est un peu plus difficile d'obtenir du GNL partout où on en aurait besoin pour faire le genre de trajets complexes que nous empruntons dans les Grands Lacs.

Cela fonctionne très bien avec un traversier, d'un point à l'autre.

● (1205)

M. Andrew Fuller: J'ajouterais que, d'après ce que j'ai entendu, c'est la distribution qui est le principal problème, tant du point de vue du camionnage que du côté du transport ferroviaire. Dans le secteur ferroviaire, pour utiliser du GNL, il faut plus d'entreposage, plus d'appels d'offres, et ce serait donc une question de distribution et de disponibilité.

M. Ron Liepert: C'est plus pour le gouvernement que pour vous. Il faudrait équilibrer cela avec les énormes subventions que nous avons dépensées au cours des dernières années pour l'énergie solaire, l'énergie éolienne et autres. Autrement dit, si nous investissions dans l'infrastructure dont vous parlez, nous serions peut-être beaucoup mieux en mesure de contrôler les émissions que tous ces cafouillages qui se sont produits par ailleurs.

Je ne m'attends pas à ce que vous fassiez de commentaires à ce sujet.

M. Jim Weakley: J'aurais tendance à être d'accord.

M. Gregg Ruhl: Je voudrais dire un mot.

Les nouveaux grands navires que nous avons pourraient être convertis au GNL. L'infrastructure technologique est déjà à bord. C'est un peu plus cher au début, mais toute la technologie est là.

M. Bruce Burrows: Monsieur Liepert, vous venez de l'Alberta, mais ce serait un excellent argument ici aussi, en Ontario.

M. Ron Liepert: C'est bien à lui que je parlais.

La présidente: Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Fuller. Elle vous semblera peut-être un peu en marge du sujet que nous traitons ce matin, mais il me semble que le rapport est direct. En effet, c'est dans le domaine des transports qu'on peut connaître rapidement les plus grands succès en matière de lutte contre les gaz à effet de serre.

Il y a toute cette nouvelle population qui voudrait voyager par train d'un grand centre urbain à un autre, par exemple en empruntant le corridor Québec-Windsor. Est-il pensable que, en continuant à utiliser les mêmes lignes ferroviaires, à la fois votre industrie et le transport de passagers puissent connaître une croissance importante? Sinon, faudra-t-il penser à concevoir deux réseaux, un pour les marchandises et un pour les passagers?

[*Traduction*]

M. Andrew Fuller: Je suis désolé, mais je vais répondre en anglais.

Je ne suis certainement pas un spécialiste du système de transport de passagers. Comme M. Burrows l'a dit tout à l'heure, le transport ferroviaire est un moyen de transport très efficace, qu'il s'agisse de marchandises ou de passagers. C'est l'un des modes de transport les plus efficaces, tout de suite après le transport maritime. Le CN a réduit et amélioré son efficacité énergétique de plus de 37 depuis 1996. Nous sommes en tête en matière d'efficacité énergétique. Nous consommons 15 % moins de carburant que la moyenne des entreprises du secteur.

Nous partageons déjà les voies pour le transport de passagers. VIA Rail transporte des passagers sur les voies du CN et du CP. Je ne sais pas s'il y a d'autres possibilités. C'est un débat qui dépasse mes connaissances.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Ruhl.

Dans votre exposé préliminaire, vous avez parlé de l'optimisation ou du renouvellement de vos navires. Le néophyte que je suis aurait besoin d'un cours 101. J'avais l'impression que les laquiers qui naviguaient sur les Grands Lacs atteignaient déjà les pleines dimensions, compte tenu de la dimension des écluses. Quelles sont les nouveautés, outre l'économie de carburant? J'imagine qu'on ne peut pas aller beaucoup plus rapidement non plus, car il y a une limite de vitesse à respecter sur les Grands Lacs.

Où gagne-t-on en efficacité? Est-ce qu'on a plus de place?

[*Traduction*]

M. Gregg Ruhl: Les vieux laquiers avaient généralement 730 pieds de longueur. Les nouveaux bâtiments font 740 pieds. Ils passent toujours dans les écluses.

Les conceptions de la coque ont été optimisées pour améliorer l'efficacité énergétique: elles exigent moins de carburant pour fendre l'eau. Ces navires sont plus rapides, peut-être pas dans le canal, mais, dans le lac Ontario, le lac Supérieur ou le lac Érié, on peut aller plus vite. Nous allons donc un peu plus vite, et nous produisons moins de gaz à effet de serre. Nos émissions sont presque nulles. Nous avons des épurateurs dans tous nos nouveaux navires, et nous éliminons toutes les émissions de soufre.

● (1210)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Lorsqu'on va plus rapidement avec ces nouveaux navires, provoque-t-on des vagues tout aussi importantes ou moins importantes qui pourraient éroder les berges?

M. Gregg Ruhl: Non.

M. Robert Aubin: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup.

Il nous reste deux ou trois minutes. Est-ce que quelqu'un aurait une question pas trop longue à laquelle il voudrait une réponse?

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: J'ai une question complémentaire pour M. Ruhl.

Quand mon collègue, M. Aubin, a posé sa première série de questions, vous avez dit qu'il faudrait garder le canal Welland ouvert plus longtemps. Excusez-moi de ne pas connaître toutes les raisons, mais est-ce que les brise-glaces sont la principale ou est-ce qu'il y en a d'autres de ne pas le faire?

M. Gregg Ruhl: Je pense qu'on a été un peu conservateur au Canada. Autrement dit, quand on ne peut pas garantir que ce sera efficace, sans glace et dégagé chaque année, on ferme entre Noël et le Nouvel An simplement par mesure de sécurité. Mais ce n'est pas nécessaire. Notre secteur d'activité n'est qu'incertitudes. Il faut s'arrêter et jeter l'ancre en prévision d'une tempête. Nous avons l'habitude de faire du commerce tout l'hiver dans la glace.

Tant qu'on enregistre quatre années d'eaux libres sur cinq et que le canal Welland est libre un mois de plus, je pense qu'on passe à côté d'une ressource inexploitée. Sachant qu'une fois au cours de l'année, il ne sera pas possible d'aller aussi loin parce que l'infrastructure sera prise dans la glace, on pourrait tout simplement passer au transport routier plus tôt cette année-là. Mais quatre années sur cinq, on pourrait retirer beaucoup de camions de la circulation.

M. Matt Jeneroux: Qui le ferme, alors?

M. Gregg Ruhl: Il s'agit des règles de la Voie maritime du Saint-Laurent, ou de l'exploitant de la Voie maritime. Nous sommes en pourparlers avec eux. Ils ont été ouverts à l'idée de déterminer la quantité de fret il sera possible de transporter. D'après mon expérience, en tout cas du côté des écluses américaines, il faudrait agir assez rapidement et en tirer parti. C'est facile à faire. Comparativement aux autres enjeux liés au maintien de la voie maritime toute l'année, où il faudrait dépenser des centaines de milliards de dollars, cette solution est accessible. On peut l'utiliser. Faisons-le tant que c'est possible.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Monsieur Fuller, j'ai trouvé très encourageant de vous entendre parler de dialogue. Si je vous cite correctement, vous avez dit qu'il faut une « culture commune et un sens de l'engagement » pour vraiment consolider l'ensemble du corridor commercial.

Ma question a deux volets. Premièrement, est-ce que cela se produit effectivement? Je suppose que c'est une question de pure forme. Deuxièmement, comment peut-on le favoriser plus encore?

M. Andrew Fuller: La deuxième partie est la partie la plus difficile.

Oui, c'est ce qui se produit effectivement. Cela pourrait arriver dans plus d'endroits. Pour vous donner un bon exemple, nous avons des mesures communes que nous pouvons examiner tous les jours dans chacun de nos ports — à Vancouver et à Prince Rupert — et nous avons des mesures communes pour les importations et les exportations. Combien de temps les marchandises restent-elles à quai?

M. Vance Badawey: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Fuller, parce que nous sommes limités par le temps ici.

C'est ce qui se passe en Asie-Pacifique. J'entends bien. Ken me le rappelle tous les jours. Je parle de la Voie maritime du Saint-Laurent et du canal Welland. Est-ce qu'il y a des communications régulières entre vous et M. Ruhl et son organisation, entre vous et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et, pour aller encore plus loin dans l'effort binational, entre vous et M. Weakley?

M. Andrew Fuller: Nous avons des conversations. Je ne pense pas qu'elles soient aussi bien définies, comme je l'ai dit, que des mesures communes quotidiennes. C'est ce qui motive toutes les organisations, n'est-ce pas?

M. Vance Badawey: Comment peut-on y arriver?

M. Andrew Fuller: Il s'agit de faire valoir la collaboration. C'est très simple. Cela revient à déterminer les vos objectifs communs et les mesures communes au quotidien.

M. Vance Badawey: Pensez-vous qu'il serait avantageux que quelqu'un prenne les devants et facilite cette discussion pour faire valoir une stratégie de couloir commercial pour cette région, simplement en raison de la force que nous avons de contribuer au rendement global en matière de transport commercial, et donc à l'économie, et de vraiment consolider une stratégie de couloir commercial pour répondre aux besoins de communication, d'intégration et de financement?

M. Andrew Fuller: À mon avis, c'est tout à fait logique. J'aimerais connaître l'opinion de tous les autres à ce sujet également.

M. Vance Badawey: Jim?

La présidente: Je suis désolée, monsieur Badawey, mais nous n'avons plus le temps. Je pense que nous serions tous d'accord, cependant, pour dire que ce serait formidable de pouvoir en parler ce soir dans le cadre de la table ronde et d'y réfléchir un peu plus.

Merci beaucoup à tous. C'était un groupe très intéressant. Nous avons hâte de vous revoir.

Nous allons suspendre la séance quelques instants, le temps de changer de groupe de témoins.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1220)

La présidente: Je demanderais à nos prochains témoins de bien vouloir prendre place à la table.

J'espère que vous avez réussi à régler ces problèmes pendant que vous étiez tous en discussion. Vance, avez-vous réussi à résoudre certains de ces problèmes?

M. Vance Badawey: Oui.

La présidente: Très bien.

De City of Port Colborne, nous accueillons Scott Luey, directeur administratif; et de la région de Niagara, Jayesh Menon, coordonnateur de la Zone franche.

Y a-t-il un représentant du Partenariat pour le tourisme de Niagara? Il n'est pas ici. D'accord, peut-être arrivera-t-il plus tard.

Messieurs, bienvenue et merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir nous parler aujourd'hui.

Monsieur Luey, voulez-vous commencer?

M. Scott Luey (agent administratif principal, City of Port Colborne): Certainement. J'ai préparé quelques remarques.

Bonjour, merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous cet après-midi. Je suis le directeur général de City of Port Colborne. Nous sommes une petite municipalité d'un peu plus de 18 000 habitants, sur la rive nord du lac Érié, dans la région de Niagara.

L'expérience que j'aimerais partager avec vous aujourd'hui est probablement différente de ce que d'autres vous ont dit. J'aimerais vous parler de l'administration d'une petite municipalité dans un environnement concurrentiel et des initiatives de développement économique, de croissance résidentielle et de prospérité industrielle, commerciale et résidentielle pour notre collectivité.

À Port Colborne, le conseil et le personnel ont pris toutes les mesures qu'il fallait. Ils ont investi dans l'infrastructure, dont l'approvisionnement en eau, le traitement des eaux usées, les loisirs, les routes et les ponts. Nous avons un magnifique nouveau centre de santé et de bien-être, qui comprend deux patinoires de hockey ainsi qu'une piste de marche, une piscine, un gymnase et un centre de conditionnement physique. Les conseils précédents ont créé un parc industriel qui est presque terminé, et la municipalité se prépare à mettre en service davantage de terrains industriels.

Mais ce n'est pas tout. Lorsque le service ferroviaire de notre municipalité a été menacé, nous sommes intervenus pour reprendre les voies et conclure un bail avec un exploitant local. Quand le gouvernement fédéral...

Est-ce que je vais trop vite? Désolé.

● (1225)

La présidente: Les interprètes n'arrivent pas à suivre.

M. Scott Luey: Je m'emballe.

La présidente: Mais c'est formidable. J'aime entendre quelqu'un s'enthousiasmer.

M. Scott Luey: D'accord, je peux aller un peu plus lentement.

Nous avons pris l'initiative dans un autre domaine lorsque le gouvernement fédéral s'est départi du silo céréalier local du lac Érié. La municipalité a pris des mesures pour l'acquérir et a conclu un contrat de location avec un exploitant dans ce cas également.

Parfois, on a l'impression d'être seul par ici. Dans la région de Niagara et à Port Colborne, en particulier, les paliers supérieurs de gouvernement n'ont pas suivi nos efforts. La connectivité routière est nettement insuffisante à Port Colborne, et le canal Welland a été mal administré du point de vue de l'entretien de l'infrastructure existante et du déblocage des terres appartenant à la voie maritime pour offrir des possibilités de développement économique à la municipalité.

Port Colborne est relié aux municipalités voisines, Wainfleet, Welland et Fort Erie, par des routes à deux voies. L'autoroute provinciale 406 se termine à plusieurs kilomètres au nord de la ville. L'accès à la région du Grand Toronto et de Hamilton passe par la 406 et la Queen Elizabeth Way. Ce réseau routier est très achalandé et il est presque saturé pendant les périodes de pointe, mais il n'y a pas d'alternatives en cas de fermeture. Par exemple, jeudi dernier, le Queen Elizabeth Way a été fermé dans les deux directions pendant plusieurs heures, en raison de la chute de lignes électriques. Le goulot d'étranglement est insurmontable pour la circulation des biens et des personnes.

Il y a pourtant une solution. Le couloir prévu antérieur au milieu de la péninsule permettrait de relier le Queen Elizabeth Way entre Fort Erie et Niagara Falls, près de la frontière américaine, aux routes 403, 401 et 402 dans l'ouest de l'Ontario. Il fournirait également un lien redondant vers la région du Grand Toronto et de Hamilton, en parallèle du Queen Elizabeth Way. Le projet doit permettre de relier Niagara, ses entreprises et ses postes frontaliers à la chaîne d'approvisionnement nationale. J'implore le gouvernement fédéral de se joindre à la province pour créer ce lien important dans l'intérêt de tout le pays.

Pour ce qui est de la voie maritime, le canal Welland est l'un des atouts le plus importants de Niagara en matière de transport et de développement économique. Il est administré par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le manque d'entretien et l'absence d'amélioration des immobilisations ont eu un effet direct sur le développement économique de Port Colborne. Notamment, au sud de l'écluse 8, près de l'embouchure du canal, il y a une série de quais qui ont été endommagés en raison de la détérioration du calage sous la surface de l'eau. Ces quais représentent des terrains industriels de premier ordre le long du canal, qui pourraient facilement être loués et contribuer à l'emploi et attirer des entreprises dans la municipalité. De plus, près du même secteur, il y a des murs d'amarrage le long du canal qu'on n'a le droit de remplir qu'à des profondeurs insuffisantes pour recevoir de nombreux types de navires, dont des navires de croisière des Grands Lacs qui pourraient amener des touristes au centre-ville.

En plus du manque d'entretien du canal Welland, il y a aussi que le développement économique est entravé par la zone tampon le long du canal, constituée d'un grand nombre de terres appartenant à la voie maritime. La voie maritime a toujours hésité à encourager le développement de ces terres industrielles. Il y a actuellement une pénurie de terres industrielles à Port Colborne et dans la région de Niagara, et pourtant les municipalités de Niagara sont sur la touche, à constater le potentiel des avoirs de la voie maritime sans pouvoir agir pour les exploiter comme des terres d'emploi.

Pour la prospérité de Port Colborne et de la région de Niagara, il est impératif que la voie maritime et le gouvernement fédéral renouvellent leurs investissements dans l'infrastructure du canal Welland et s'engagent à travailler en partenariat avec les municipalités afin de libérer des terrains à vocation industrielle le long du canal Welland. Cet investissement permettra de créer des emplois à Niagara et de créer des actifs de transport multimodal pour former un couloir commercial. Cela permettra d'assurer la fluidité de la circulation des marchandises et de relier la ville et la région à la chaîne d'approvisionnement nationale.

Encore une fois, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

La municipalité de Port Colborne et la région de Niagara sont prêtes à discuter pour tracer la voie de notre prospérité commune.

● (1230)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Menon.

M. Jayesh Menon (coordonnateur, Zone franche, Niagara Region): Merci beaucoup de m'avoir invité à témoigner devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Je m'appelle Jayesh Menon et je représente la zone franche de Niagara, située à Fort Erie. C'est la première zone franche établie en Ontario.

Niagara est un poste frontalier international qui comprend un solide réseau de transport multimodal. À une époque où les entreprises du monde entier sont aux prises avec des difficultés de plus en plus grandes liées au transport international de biens et de services, les décisions quotidiennes qui ont une incidence sur le commerce et les systèmes de transport sont cruciales. Par ailleurs, cela donne lieu au concept de zone franche, qui demeure une solution viable et fondamentale pour n'importe quelle organisation.

La zone franche de Niagara est un point d'accès unique à l'information sur les politiques et les programmes gouvernementaux en matière d'exportation qui peuvent améliorer considérablement les coûts d'exploitation et la compétitivité globale d'une entreprise. Il se trouve que la zone franche de Niagara est la première en Ontario. Il y en a neuf au pays. Cette zone permet la promotion des programmes fédéraux, provinciaux et régionaux qui appuient le développement des exportations. À Niagara, ce partenariat a été établi entre la région de Niagara et le Niagara Development Corridor Partnership, un consortium constitué en société des bureaux de développement économique de Niagara Falls, St. Catharines, Welland, Port Colborne, Fort Erie et Lincoln. J'en suis l'intermédiaire, et nous travaillons tous en équipe.

Comme coordonnateur de la zone franche, j'ai un double rôle à remplir. Premièrement, j'aide nos entreprises à se renseigner sur les incitatifs et les débouchés commerciaux liés à l'exportation; je suis donc pour elles un accélérateur. Deuxièmement, je facilite les investissements directs étrangers par l'entremise de missions internes et par le biais de centres commerciaux à l'étranger et, par la suite, je dirige des missions à l'étranger pour des marchés circonscrits.

Une zone franche sert d'abord à aider les entreprises à réduire les coûts administratifs et les fardeaux associés au commerce international en facilitant l'accès aux divers programmes commerciaux offerts aux importateurs et aux exportateurs au Canada. Pour vous donner une idée de ce qui s'est passé au cours de la dernière année et demie, nous avons une base de données consolidée de 400 entreprises de divers secteurs, de services manufacturiers et ainsi de suite. J'ai moi-même communiqué jusqu'ici avec près de 150 entreprises, et, à ce jour, nous desservons 42 clients de la zone franche de Niagara.

Ces services attirent généralement les entreprises qui veulent bénéficier de programmes d'exonération des droits ou des taxes ou qui veulent entreposer leurs marchandises dans un entrepôt sous contrôle douanier, mais nous aidons aussi des entreprises désireuses de pénétrer des marchés étrangers. C'est ce que nous appelons les programmes de développement des marchés. Les entreprises viennent ici pour comprendre l'information relative aux incitatifs et programmes gouvernementaux.

J'aimerais vous lire un message du directeur du développement économique, Domenic Ursini, au nom de la région de Niagara. Il a écrit ceci:

> Nous aimerions vous parler de deux stratégies fondamentales englobant le secteur des transports. La première concerne un couloir est-ouest qui irait de la frontière, à Fort Erie, jusqu'à l'aéroport de Hamilton.

C'est ce qu'on appelle le couloir du milieu de la péninsule. Voici ce qu'il dit ensuite:

> Cette voie de transport essentielle serait le principal moyen de communication pour les véhicules commerciaux qui transportent des marchandises d'une région à l'autre, y compris à l'exportation. De plus, cela réduirait l'encombrement actuel de la circulation pour les piétons qui veulent se rendre au travail ou venir à Niagara pour profiter de ses nombreux attraits touristiques et de sa beauté. Pour concrétiser cette vision souvent évoquée, il faudra la collaboration de la province et du gouvernement fédéral pour faire avancer l'évaluation environnementale et les engagements en matière d'immobilisations pour la construction. Cela permettra de créer d'autres synergies efficaces entre les économies de Niagara et de Hamilton et favorisera les exportations vers les États-Unis. Ce couloir jouera également un rôle dans les efforts de Niagara pour explorer un centre industriel entre Fort Erie et Niagara Falls, le long du QEW. Nous nous faisons d'avance un plaisir de travailler avec votre comité sur cette initiative très importante.

● (1235)

> Il y a aussi la création d'un port commercial ici, à Niagara, le long du canal Welland. En collaborant étroitement avec nos collègues de l'Administration Portuaire de Hamilton, nous nous sommes rendu compte que la demande à cet égard dépasse de loin l'offre actuelle. En fait, l'Administration Portuaire de Hamilton a dépassé sa capacité. Un port à Niagara offrirait un emplacement stratégique pour les activités commerciales en raison de sa proximité logistique avec la RGTH et avec les États de l'est des États-Unis. À moins d'une journée de route, Niagara est située près de deux provinces canadiennes, neuf États américains et environ la moitié de la population américaine. Ce port servirait de moteur économique sur le marché de Niagara et offrirait un autre avantage stratégique aux entreprises étrangères et nationales qui envisagent de se relocaliser pour faire du commerce. Enfin, le port s'inscrirait bien dans la zone franche de Niagara et correspondrait à notre engagement à en faire une zone de libre-échange pleinement fonctionnelle. Encore une fois, nous nous faisons d'avance un plaisir de travailler avec le gouvernement fédéral pour mener à bien ces initiatives économiques très importantes.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci à vous deux. Je suppose que vous n'avez pas eu à faire beaucoup de chemin pour être ici, étant donné que vous venez de la région.

Monsieur Luey, j'ai regardé Port Colborne sur la carte, et l'endroit a l'air magnifique. Il y a même une rue qui s'appelle Sugarloaf Street et qui serait une attraction touristique.

Je m'intéresse à ce que vous avez dit au sujet des terres de la voie maritime. Pardonnez mon ignorance, mais qui possède ces terres aujourd'hui?

M. Scott Luey: Je crois savoir qu'elles appartiennent à Transports Canada et à la voie maritime. Je suppose qu'elles appartiennent donc au gouvernement fédéral, mais que leur administration relève de la voie maritime.

Pour le dire à ma façon, le problème, c'est que la voie maritime fait très bien ce qu'elle fait. Et ce qu'elle fait, c'est transporter. J'ai de bonnes relations de travail avec les gens de la voie maritime, et la communication s'est améliorée concernant le développement économique et les terres industrielles. En fait, je travaille avec quelqu'un de la voie maritime qui essaie activement de commercialiser un terrain, mais, jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu beaucoup de succès. Je pense que l'une des raisons est qu'il n'y a pas d'incitatif pour mettre ces terres en valeur, alors que la voie maritime, comme je l'ai dit, a pour but de faciliter la circulation dans le canal, et ce devrait être sa priorité absolue.

M. Matt Jeneroux: Quand vous dites « voie maritime », de qui s'agit-il?

M. Scott Luey: J'ai des discussions avec le personnel de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Matt Jeneroux: Les témoins précédents, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Scott Luey: C'est ça.

M. Matt Jeneroux: En regardant la carte, on se dit que ce doit être une propriété formidable pour entamer des activités de développement.

Est-ce que la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent ou Transports Canada vous empêchent de profiter d'occasions de développement économique?

M. Scott Luey: C'est une bonne question.

Je pense qu'il y a deux volets. Il y a d'abord la voie maritime elle-même du point de vue de la commercialisation des terres. Je pense que le deuxième volet est le financement. Il y a des terres— et en fait, les terres dont je parle sont les quais ou les quais le long du canal — où nous n'avons tout simplement pas la stabilité nécessaire pour y installer des entreprises parce que le terrain doit être remis en état ou entretenu. On n'a pas l'atout matériel nécessaire sur le plan technique.

Je crois savoir que ces terres sont en quelque sorte tombées dans une zone grise où il n'y a pas de financement. Je ne sais pas comment fonctionne le budget de la voie maritime. Ils n'ont pas les fonds nécessaires pour prendre les mesures qui permettraient d'attirer des entreprises. Nous n'avons pas droit à des subventions d'infrastructure municipales, parce que nous ne sommes pas propriétaires des terres, et c'est donc un *no man's land* sur le plan du financement, alors que la voie maritime et la municipalité aimeraient qu'il y ait un programme ou des fonds d'infrastructure fédéraux pour nous aider à mettre ces terres en valeur et attirer des partenaires d'investissement dans notre municipalité.

● (1240)

M. Matt Jeneroux: La municipalité de Port Colborne a-t-elle eu ce genre de discussions avec le gouvernement fédéral, avec Transports Canada ou avec des fonctionnaires fédéraux?

M. Scott Luey: Pour l'instant, non. Nous préférerions passer par notre député local, qui se trouve être membre du Comité. La principale raison pour laquelle nous ne l'avons pas fait, c'est que nous ne sommes pas propriétaires des terres. Jusqu'à maintenant, nous ne pouvons pas présenter de demande, mais nous avons exercé des pressions au nom de la voie maritime pour attirer des investissements.

M. Matt Jeneroux: J'ai l'impression qu'il y a trois parties en jeu ici — vous, la voie maritime et le gouvernement fédéral —. Il semble que personne ne songe vraiment à faire avancer ce dossier. Avez-vous eu des conversations avec les gens de la voie maritime à cet égard?

M. Scott Luey: Les échanges sont très informels jusqu'à maintenant. La voie maritime serait plus que disposée à faire l'investissement, si elle avait trouvé un locataire à long terme, ce qui me paraît logique du point de vue commercial, mais nous avons eu beaucoup de...

M. Matt Jeneroux: De qui s'agirait-il? D'une société de développement? Quelles possibilités de développement économique envisagez-vous?

M. Scott Luey: Ce serait une sorte d'exploitant industriel qui dépendrait de la voie maritime pour le transport maritime. Il s'agit d'un bien immobilier industriel de premier ordre situé le long du canal, où viendrait s'installer une entreprise vouée au transport de produits par le canal et les zones supérieures et inférieures des lacs. La voie maritime investira dès qu'un investisseur ou un locataire s'engagera.

Nous savons que nous avons perdu des investisseurs parce qu'ils ne sont pas prêts à attendre que la construction ait effectivement lieu. C'est presque une histoire d'oeuf et de poule: autrement dit, si on construit, ils viendront.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, messieurs, d'être ici ce matin.

J'aimerais reprendre là où Matt s'est arrêté, au sujet de l'orientation à venir.

J'ai été maire de Port Colborne pendant 14 ans, et je sais que nous avons élaboré beaucoup de plans stratégiques définissant des objectifs. Nous avons essayé d'y associer des actions parce que d'autres partenaires — mais je ne donnerai pas de noms parce qu'il y en avait beaucoup — avaient des plans différents.

Cela dit, j'aimerais vous demander à tous les deux à quel point il est important — dans un sens, cela semble être le thème de ce matin — que tous les partenaires se réunissent pour élaborer un plan stratégique pour le couloir commercial. Soyons réalistes: ce couloir est très solide. Il est très solide à tous égards, qu'on parle du canal, de la route, du chemin de fer, de l'endroit, et j'en passe. Mais il faut y accorder un peu d'attention. Il faut travailler du côté des immobilisations, mais aussi du côté du fonctionnement, car cela a à voir avec l'intégration de nos systèmes de logistique et de distribution.

Avec ce plan stratégique en place et l'établissement d'autres objectifs, assortis de mesures concrètes, dont du financement, vers qui devrait-on se tourner pour créer cet environnement? Je crois qu'un témoin précédent a dit que c'était une question de « culture commune et de sens de l'engagement ».

M. Jayesh Menon: À mon avis, concernant la zone franche, il est essentiel que les entreprises qui s'installent dans la région de Niagara puissent y trouver deux ou trois choses. La première est, sur le plan logistique, le meilleur mode de transport de marchandises.

À l'heure actuelle, dans la région de Niagara, 80 à 85 % des produits dépendent du marché américain. Par ailleurs, si on s'intéresse aux autres marchés, il faut envisager une stratégie à long terme ou à moyen terme.

À cet égard, il est essentiel que nous ayons ce dont j'ai parlé au sujet du couloir du milieu de la péninsule, c'est-à-dire qu'il faut un lien de transport exclusif à partir de Hamilton. On entre dans le canal Welland, on passe par les chutes Niagara et par Fort Erie et on est relié à Buffalo. Cela fait partie d'un projet important.

Au-delà, si on pense aux entreprises désireuses d'investir dans la région de Niagara, c'est l'un des principaux défis auxquels la région est confrontée. D'abord et avant tout, il n'y a pas de terres industrielles. Si elles envisagent un type de projet entièrement nouveau, elles se trouvent effectivement devant un problème d'investissement. C'est bien beau d'avoir une excellente équipe de sélection de sites, etc. Peut-être arriveront-ils à comprendre ce que cela suppose et comment cette banque de données peut les aider à circonscrire le problème, mais nous sommes toujours dans le noir à ce sujet.

Il est essentiel de cerner les possibilités particulières d'identification des terres industrielles, parce que, si on a une voie de transport commune réservée... je vais vous donner un exemple. Vous connaissez peut-être les Émirats arabes unis au Moyen-Orient. C'était une oasis et un désert il y a 25 ans. Tout ce qu'ils pouvaient faire, c'était relier l'est à l'ouest et devenir un couloir stratégique. Aujourd'hui, Dubaï est devenue l'une des villes les plus reconnues et les plus actives en matière de transport. Ils ont tout simplement créé un lien réservé au transport, qui s'appelle Emirates Transport. Cela a permis à plusieurs grappes industrielles de s'épanouir.

Ce que je tiens à vous demander, c'est s'il peut y avoir un genre de soutien coopératif. Nous devrions tous nous asseoir ensemble et circonscrire les secteurs importants et les synergies que nous pouvons exploiter.

● (1245)

M. Vance Badawey: Monsieur Luey.

M. Scott Luey: La question de la communication est vraiment importante, et nous devons tous avoir une place à la table. Je crois savoir que la province est responsable des autoroutes provinciales en Ontario. Quand on examine l'ensemble de la région de Niagara sur la carte, comme le député l'a expliqué, ou si on analyse les choses sur le papier, on a l'impression qu'il s'agit d'une occasion en or avec le transport routier, ferroviaire, maritime à courte distance et lacustre et les postes frontaliers, mais on a parfois l'impression qu'il y a un peu de négligence parce que la 407 se prolonge jusqu'à la circonscription de Durham. On constate la croissance rapide de la région de York. Et cela ne s'est tout simplement pas concrétisé dans la région de Niagara, alors qu'il n'y a aucune raison à cela. Le couloir du centre de la péninsule ou la route est-ouest — il y a plusieurs appellations — est l'un des principaux éléments de l'infrastructure. Je pense que le rôle du gouvernement fédéral est de diriger cette discussion et d'en faire une question de transport à l'échelle nationale et non une question d'autoroutes provinciales.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

S'il y a un moment où je regrette de ne pas être résidant de la région, c'est maintenant, parce que j'ai rarement entendu des témoins présenter autant de propositions en aussi peu de temps. Si on arrivait à les ordonner, cela m'aiderait beaucoup.

Monsieur Luey, vous nous avez parlé de la détérioration des quais, du manque d'entretien dans le canal Welland et du manque de terrains industriels. Ce sont tous des concepts qu'on arrive à comprendre assez aisément, mais si on devait les mettre par ordre de priorité, par quoi commencerait-on?

[*Traduction*]

M. Scott Luey: Je pense que la priorité numéro un pour Niagara est la connectivité routière dans le couloir du centre de la péninsule. C'est ce qui permettra à nos produits et à nos gens d'entrer dans la chaîne d'approvisionnement nationale.

La deuxième priorité pour moi serait de débloquer des terres pour le développement économique. Il y a une grave pénurie de terrains industriels à Niagara, et à Port Colborne en particulier.

La troisième priorité serait la remise en état des actifs de la voie maritime, c'est-à-dire l'ouverture des écluses, des quais et des parois du canal aux utilisateurs industriels, ce qui nous permettrait d'ouvrir plus de terres pour l'emploi.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Dans cette recherche de terres industrielles, y a-t-il aussi une collaboration avec le gouvernement provincial pour voir s'il aurait une solution à proposer de son côté pour l'aménagement du territoire?

[*Traduction*]

M. Jayesh Menon: Avant-hier, j'ai eu une conversation avec les agents de développement économique de Fort Erie et de Niagara Falls. Ils m'ont dit qu'ils avaient hâte de débloquer près de 2 000 acres, soit 800 acres à Niagara Falls et 1 200 acres à Fort Erie.

Quand on dit qu'il y a une collaboration avec le soutien provincial et la bénédiction fédérale, c'est une excellente chose. Il faut comprendre que, tous ensemble, agents de développement économique et organismes de réglementation respectifs, quand nous nous réunissons dans le cadre d'une plateforme comme celle-ci, nous pourrions peut-être fixer des mesures prioritaires, et le travail déjà en cours qui nécessiterait la bénédiction du gouvernement fédéral pourrait commencer avec le soutien provincial.

Ces terres sont déjà disponibles.

● (1250)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je continue avec vous, monsieur Menon.

Dans vos propos préliminaires, vous avez parlé d'un port, ou même de plusieurs ports, qu'il fallait créer le long du canal Welland.

Commençons par parler d'un seul port. Où serait-il situé? A-t-on évalué d'une quelconque façon l'ampleur de ce projet et les étapes à mettre en place pour le réaliser?

[*Traduction*]

M. Jayesh Menon: C'est une très bonne question.

Je suis un point de contact unique, ce qui signifie que je peux vous mettre en contact avec les bonnes sources d'examen. Vance est peut-être en train de nous écouter aussi. Vous devez déjà consulter nos sources d'examen de certains des emplacements stratégiques. Je peux vous aider à trouver les endroits stratégiques les plus précis et les plus complets. Je n'ai pas le mandat de les nommer maintenant.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Dans ce travail d'intermédiaire que vous faites entre les entrepreneurs locaux qui veulent faire de l'exportation et les gens de l'extérieur qui veulent venir faire des affaires au Canada, quelle est le plus grand problème qui se pose dans la région?

[*Traduction*]

M. Jayesh Menon: C'est une très bonne question. C'est classique. Je rencontre constamment des investisseurs de pays francophones, etc.

Ce qui est important, c'est que, à l'heure actuelle, la région est sous-commercialisée. Il y a beaucoup de potentiel. Il ne s'agit pas du marketing dans les villes de l'Ontario. Je vais donner un exemple.

Récemment, il y a eu une cérémonie de lancement d'une entreprise qui fait de l'agriculture intérieure.

Tout ce que les dirigeants voulaient savoir, c'était si, en s'installant à Niagara, il y aurait une liaison plus facile pour entrer aux États-Unis. Au-delà, les entreprises pourraient-elles espérer des incitatifs particuliers pour accélérer leur phase d'incubation, en dehors de l'aide opérationnelle, et, à un moment donné, leur permettre d'avoir des occasions de développer leur marché?

Il ne s'agit pas en particulier de la commercialisation à Niagara, parce que nous avons déjà circonscrit ses difficultés; c'est la région qui est encore sous-commercialisée. Si on en fait judicieusement la promotion, cette région est une excellente occasion pour des entreprises internationales de construire des logements. Qui plus est, si nous pouvons créer des grappes particulières... quand je parle de grappes, il y a des entreprises dans le domaine médical qui ouvrent leurs portes aux formulations médicales, ou qui ont des centres modernes de soins du cancer où il y aura un transfert de technologie de l'international au régional grâce à des investissements, à de l'incubation et à des partenariats avec des entreprises locales.

La présidente: Merci beaucoup à tous.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Lucy, la présence du canal Welland et l'exploitation de la voie maritime entraînent-elles des coûts pour votre municipalité? Élargissons la question. Ne pensons pas seulement aux coûts financiers. Voyons les coûts sociaux, la qualité de vie, etc.

M. Scott Lucy: En effet.

Il y a effectivement des coûts.

Il est intéressant que vous ayez également parlé des coûts sociaux. Le canal coupe pratiquement notre collectivité, soit un tiers d'un côté, deux tiers de l'autre pour la zone urbaine. Nous avons une très grande zone rurale du côté est du canal. C'est à l'opposé du centre-ville et de l'hôtel de ville.

Nous avons trois ponts sur le canal, et il y en a toujours au moins un en service, sauf pour l'entretien courant. La plupart du temps, les trois sont en service, mais, quand un pont est levé pour laisser passer un cargo, il y a toujours moyen de franchir le canal. C'est important pour nous.

Mais cela a une incidence sur la prestation des services à la municipalité et aux résidents. Les camions de pompiers, la gestion des déchets, qui relève de l'administration régionale, et le transport en commun municipal sont parfois touchés par la circulation sur le canal. Il y a une partie de la ville qui est un peu plus marginalisée — on y enregistre un peu plus de signes de pauvreté, d'itinérance et de problèmes sociaux — du côté est du canal, alors que la plupart des services communautaires sont du côté ouest.

Je pense qu'il y a un certain coût social pour la municipalité. Les bibliothèques, les magasins, même les services financiers de détail, etc., sont principalement fournis du côté ouest du canal, et ces résidents vivent du côté est.

● (1255)

M. Ken Hardie: Est-ce que vous recevez des recettes fiscales de l'organisation de la voie maritime?

M. Scott Lucy: Je crois que oui, au moyen de paiements tenant lieu d'impôts. Il s'agit essentiellement d'un transfert fédéral en remplacement d'impôt.

M. Ken Hardie: D'accord, je vois.

Monsieur Menon, est-ce que vos activités sont principalement axées sur le commerce avec les États-Unis?

M. Jayesh Menon: Non, mais cela inclut les États-Unis. Autrement dit, je permets aux entreprises locales de développer leurs exportations à l'échelle internationale.

Nous avons des services de délégués commerciaux dans 160 pays. Ce qui est essentiel pour la région de Niagara, c'est que, s'il y a des missions précises de l'étranger, je communique avec les organismes et je permets à nos entreprises de communiquer avec leurs homologues pour qu'elles puissent tirer parti des marchés étrangers hors États-Unis.

M. Ken Hardie: Est-ce qu'il y a des installations locales qui permettent le chargement et le déchargement des navires?

M. Jayesh Menon: C'est une bonne question, et je devrai vous revenir à ce sujet. Je n'ai pas de réponse ici même.

M. Ken Hardie: D'accord, très bien.

On en a parlé à quelques reprises, et Vance également, je parle de la nouvelle route demandée.

Est-ce que la région a fait une sorte d'étude de l'origine et de la destination des trajets des camions?

M. Jayesh Menon: Je devrai aussi vous revenir à ce sujet.

Le directeur du développement économique m'a dit de transmettre ce message. Je vous reviendrai avec une réponse.

M. Ken Hardie: C'est évidemment très utile. À mesure que les régions prennent de l'expansion, il y a souvent un décalage, disons, entre un port intermodal et les entrepôts, ce genre de choses. Quand on parle de construire une nouvelle route, il est évident qu'elle serait remplie de camions et peut-être de véhicules de banlieusards.

Pour ce qui est des gains d'efficacité d'un mode et l'autre, je me demandais si vous avez déjà songé à un lien ferroviaire plutôt qu'à un lien routier.

M. Jayesh Menon: Vous avez raison. Le lien ferroviaire est tout aussi important.

Maintenant, on se concentre davantage sur les États-Unis, et c'est la raison pour laquelle le transport... Je vous renvoie à des statistiques précises. Un camion sur six qui se rend du Canada et aux États-Unis passe par Niagara. Cela veut dire un million de camions par an. Tout ce qui a trait à cela a, bien entendu, une incidence sur nos exportateurs. C'est la première chose. J'ai entendu parler d'une des séances où il en a été question. Cela a également une incidence sur les droits qui sont perçus à l'occasion. Quand c'est dans l'autre sens et qu'il y a des droits de douane, si la circulation est fluide, on obtient une meilleure perception des taxes, ce qui assure la prospérité économique.

Deuxièmement, nous parlons d'un marché américain de 5,7 billions de dollars pour n'importe lequel de nos investisseurs directs étrangers. C'est un autre argument: on parle de 130 milliards de personnes.

M. Ken Hardie: Quand on parle de...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Hardie, mais nous devons continuer.

Monsieur Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Voici ma première question.

On dit que la ville de Port Colborne est, pour reprendre l'expression locale,

[*Traduction*]

... là où l'entreprise et le mode de vie correspondent parfaitement...

[*Français*]

Étant donné son emplacement, j'imagine que la ville s'est développée et continue de le faire autour du lac Érié.

Pouvez-vous nous parler des répercussions économiques que représente cette proximité du lac Érié?

[*Traduction*]

M. Scott Luey: Évidemment. Nous avons un bel éventail d'éléments résidentiels au bord du lac et d'éléments commerciaux et industriels au bord du canal. Nous avons un secteur riverain des deux côtés de la municipalité, en passant par le canal et autour du lac Ontario, et, grâce à cela, nous avons constaté une augmentation énorme de la demande d'habitations résidentielles, particulièrement dans le secteur riverain, mais même pour certains chalets et résidences saisonnières.

Au centre-ville, il y a une zone commerciale piétonnière, des boutiques où une partie du commerce de détail se concentre sur l'aspect riverain. Il y a certainement beaucoup de thèmes nautiques dans notre municipalité, jusqu'à l'hôtel de ville, où nous avons des thèmes nautiques dans nos salles de conseil et dans la façon dont nous avons décoré l'hôtel de ville.

Je pense que les caractéristiques naturelles ont été intégrées à la municipalité. Nous avons également l'une des plus grandes marinas municipales de tout l'Ontario, qui a été construite, je le rappelle, grâce à un partenariat fédéral-municipal. Le gouvernement fédéral était propriétaire de ces terres et les a cédées à la municipalité il y a plus de 30 ans. Nous avons cette marina florissante qui attire des gens de tout le sud de l'Ontario et des plaisanciers américains de passage, etc.

Il ne fait aucun doute que l'impact du canal et du lac sur le développement économique a provoqué ce tourbillon parfait propre à créer une collectivité à la fois résidentielle et commerciale.

● (1300)

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Quelle est la situation actuelle de votre port en matière d'infrastructure traditionnelle, mais également d'infrastructure intelligente?

[*Traduction*]

M. Scott Luey: Nous avons un déficit d'infrastructure, comme la plupart des municipalités de l'Ontario, et, je dirais, au Canada. Nous essayons de garantir la sûreté de nos routes et de nos ponts. Nous essayons de remplacer les installations municipales régulièrement. Nous avons un beau centre d'opérations, une bibliothèque et un musée. Ils sont tous très à jour.

C'est au centre-ville que notre infrastructure est la plus délabrée. Nous avons un problème... Nous avons un projet de revitalisation du centre-ville, et tout ce qui est souterrain, dont le système d'approvisionnement en eau, le traitement des eaux usées et les égouts pluviaux, ainsi que les routes, les trottoirs et le paysagement urbain, tout sera prévu. C'est un travail de 32 millions de dollars, qui sera une bénédiction économique pour notre centre-ville.

En fait, cela correspond au triple objectif d'écologisation du centre-ville, avec ces services souterrains, ce qui représente un gain économique pour l'ensemble de notre quartier commercial, et c'est important pour la municipalité, et même si la conception n'est pas encore terminée, on a prévu d'intégrer une infrastructure intelligente dans cette nouvelle construction pour améliorer la connectivité et l'innovation au centre-ville, pour la municipalité, pour les touristes, pour les entreprises, etc.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Quelles sont les plans de votre port pour ce qui est de l'infrastructure intelligente? Comment concevez-vous une infrastructure intelligente?

[*Traduction*]

M. Scott Luey: Pour nous, la chose la plus importante serait la circulation des personnes et des marchandises. J'aimerais que nous ayons une connectivité. Je pense que la nouvelle norme est un centre-ville branché où les gens peuvent obtenir de l'information par Internet, essentiellement, et où leurs voitures sont branchées, etc.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: J'ai une courte question, avant que mon temps de parole ne soit écoulé.

Dans votre port, vous servez-vous de véhicules autonomes pour faciliter les activités?

[*Traduction*]

M. Scott Luey: Je suis désolé. Pour les besoins municipaux...?

M. Angelo Iacono: Dans votre système portuaire, est-ce que vous avez des véhicules automatisés?

M. Scott Luey: La municipalité n'exploite pas le port. On nous appelle Port Colborne, mais le canal de navigation, le canal Welland, est la véritable voie navigable. Il y a des entreprises, des quais et des appontements qui font partie de l'infrastructure de la voie maritime, mais tout cela est administré par la Corporation de gestion de la voie maritime.

La présidente: Vance, avez-vous terminé?

M. Vance Badawey: Si vous le permettez, madame la présidente, j'aimerais qu'on laisse les deux témoins donner plus de détails.

La présidente: Oui, si c'est bref.

Le président suppléant (M. Vance Badawey): J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus sur l'actif proprement dit.

Quand nous envisageons Niagara comme une entité, dans son ensemble, avec Port Colborne, Welland, Thorold et, bien sûr, St. Catharines, le long du canal d'un lac à l'autre, nous essayons vraiment de faire en sorte que, lorsque le ministre reconnaîtra les couloirs commerciaux, la région puisse s'inscrire dans le contexte national, ce qui nous permettra d'être beaucoup plus performants sur le marché mondial. Comment faire pour en être? Comment faciliter cette discussion? Comment expliquez-vous, par exemple, au ministre pourquoi ces investissements devraient être faits et, par conséquent, faire partie du tableau d'ensemble des couloirs commerciaux?

● (1305)

M. Scott Luey: Les municipalités de Niagara — et il y en a 12, outre le palier supérieur, la circonscription, qui est essentiellement la région de Niagara — sont la base. Nous avons l'habitude de faciliter la circulation des personnes et des biens et nous savons attirer de nouveaux investissements.

Je me rends personnellement dans des entreprises de Port Colborne qui expédient des produits extraordinaires partout dans le monde, des produits qu'on ne pourrait pas croire pouvoir fabriquer à l'intérieur d'un immeuble. J'ai vu de l'équipement minier qui va à Singapour, dans la région pétrolière de l'Alberta et partout au Canada, et tout vient de Port Colborne. Ce sont ces entreprises qui vont bénéficier d'une infrastructure de transport, d'un système multimodal de transport des gens et des produits partout au pays. C'est là, je crois, que les retombées se feront sentir, pour les entreprises industrielles et commerciales et pour le secteur résidentiel, partout dans la région de Niagara.

M. Jayesh Menon: J'aimerais ajouter que, si on s'occupe de ces projets, en particulier du couloir du centre de la péninsule dont nous avons discuté, et que c'est considéré comme une priorité dans l'ordre du jour, je peux vous assurer d'une chose. Il y a certains chefs d'entreprise dans la région de Niagara. Peut-être que, dans un an, si vous êtes tous ici à la même tribune, je pourrai inviter certaines des entreprises qui ont des choses à raconter sur la façon dont elles se sont démarquées à Niagara. Si nous pouvons faire avancer certains de ces projets... C'est un endroit formidable. Je dis qu'une adresse à Niagara est synonyme de succès à l'exportation.

La présidente: Merveilleux. Merci, messieurs, pour tous ces excellents renseignements. Bonne chance dans vos projets. Les deux sont très futuristes.

La séance est suspendue jusqu'à 14 heures.

●

_____ (Pause) _____

●

● (1405)

La présidente: La séance est ouverte.

De la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, nous accueillons Ron Reinas, directeur général; nous avons également, de l'Agence des services frontaliers du Canada, Richard Comerford, directeur général régional, région du Sud de l'Ontario; et, enfin, de la Commission du pont de Niagara Falls, Kenneth Bieger, directeur général.

Bienvenue à tous et merci d'être ici.

Qui veut commencer?

M. Richard Comerford (directeur général régional, Région du Sud de l'Ontario, Agence des services frontaliers du Canada): Je pense que je viens d'obtenir un consensus.

Bonjour, madame la présidente, et bonjour aux membres du Comité. Je m'appelle Richard Comerford, je suis directeur général régional de l'Agence des services frontaliers du Canada, région du Sud de l'Ontario. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous donner un aperçu des activités de l'ASFC ici, dans le Sud de l'Ontario.

La région du Sud de l'Ontario de l'Agence des services frontaliers du Canada couvre tout le sud de l'Ontario et englobe les villes de Windsor, Sarnia, London, Fort Erie, Niagara Falls et les collectivités voisines. La région comprend quatre des cinq principales opérations frontalières terrestres au Canada, avec d'importants ponts internationaux, des aéroports de taille moyenne et des services maritimes. Les services de transport de passagers et de fret sont offerts pour les modes de transport routier, aérien, maritime et ferroviaire.

La région du Sud de l'Ontario est responsable du traitement d'environ 40 % du total national des moyens de transport routier employés par les voyageurs et d'environ 60 % du total national de tous les moyens de transport routier commerciaux.

Le commerce et la sécurité demeurent une priorité absolue pour l'ASFC. L'Agence s'est engagée à faciliter les voyages et le commerce au plus faible risque afin de favoriser la prospérité économique, tout en protégeant les Canadiens contre les menaces touchant la sécurité publique au moyen d'une approche axée sur le risque et appuyée par des renseignements préalables à l'arrivée et des renseignements de sécurité.

Nous collaborons avec nos partenaires nationaux et étrangers chargés de l'application de la loi et responsables de la sécurité pour mettre en oeuvre une stratégie frontalière qui repose sur la technologie, l'échange de renseignements et la biométrie, qui permet de créer une frontière intelligente et sécuritaire. L'ASFC a pris un large éventail de mesures pour accroître sa vigilance et maximiser sa capacité d'évaluer les risques associés aux personnes et aux marchandises avant leur arrivée au Canada. L'information préalable sur les biens et les conducteurs au moyen de systèmes d'évaluation des risques stratégique, tout en tirant parti des technologies et des capacités émergentes, est à l'avant-garde des solutions novatrices visant à réduire les délais de traitement tout en maintenant l'intégrité du mandat de l'ASFC.

Il va sans dire que nous devons gérer l'augmentation des volumes de véhicules commerciaux, la demande de services pendant la haute saison estivale et les événements spéciaux qui se déroulent des deux côtés de la frontière. Au cours des cinq dernières années, notre région a régulièrement traité de 57 à 59 % du total national des véhicules commerciaux, et nous avons le plus grand nombre de transactions fiables au pays.

Sur le plan opérationnel, le pont Ambassador se classe au premier rang en matière de traitement commercial au Canada, avec environ 1,5 million de véhicules commerciaux traités au cours de l'exercice 2017-2018. Le pont Ambassador est suivi de deux autres postes frontaliers terrestres du Sud de l'Ontario pour ce qui est des volumes commerciaux nationaux, à savoir le pont Blue Water et le pont Peace, qui ont traité environ 820 000 et 580 000 demandes, respectivement, au cours de l'exercice 2017-2018.

Pour ce qui est du traitement des voyageurs, le pont Ambassador se classe une fois de plus au premier rang à cet égard, avec environ 2,2 millions de voitures à destination du Canada au cours de l'exercice 2017-2018. Viennent ensuite les activités du tunnel Detroit-Windsor et du pont Peace. Dans l'ensemble, au cours de l'exercice 2017-2018, la région du Sud de l'Ontario s'est occupée du dédouanement d'environ 3,3 millions de véhicules commerciaux, 11 millions de voitures et 25 millions de voyageurs.

Comme vous le savez, le commerce et la sécurité demeurent des priorités absolues pour la région du Sud de l'Ontario de l'ASFC. Cela a mené à des investissements dans un modèle de dédouanement à la frontière s'appuyant sur des moyens technologiques qui permettent de moderniser la prestation des services. Cela comprend nos nouveaux programmes élargis pour les voyageurs et les négociants dignes de confiance, qui permettent d'automatiser davantage l'infrastructure et d'accélérer le passage des personnes et des marchandises à faible risque. Cela comprend également de meilleures capacités d'analyse qui permettent de dépister et d'identifier les cibles à risque élevé.

Notre programme de commerce libre et sécuritaire est un programme de dédouanement commercial conçu pour assurer la sûreté et la sécurité tout en accélérant le commerce légitime entre le Canada et les États-Unis. En juillet 2018, l'ASFC comptait 58 519 chauffeurs actifs ayant accès à la voie rapide. Les voies de chargement rapide sont situées au pont Ambassador et au pont Blue Water, et une voie a été prévue au pont Peace en février 2017 comme voie modulable, utilisable comme voie rapide ou comme voie d'inspection primaire ordinaire.

● (1410)

NEXUS est un programme conjoint de l'ASFC et des Services des douanes et de la protection des frontières des États-Unis qui vise à simplifier le passage aux frontières pour les participants, tout en améliorant la sécurité. Il est conçu pour accélérer le processus de dédouanement à la frontière tant canadienne qu'américaine des voyageurs préautorisés à faible risque.

Nous avons des bornes NEXUS libre-service automatisées dans les aéroports internationaux, des voies réservées aux frontières terrestres et des systèmes de déclaration préalable d'arrivée pour le mode de transport maritime. NEXUS permet également d'effectuer un filtrage de sécurité accéléré aux aéroports dans les zones d'inspection de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ou ACSTA réservées aux voyageurs dignes de confiance. En date de juillet 2018, l'ASFC compte 1,7 million de participants actifs au programme.

Le Manifeste électronique est un programme commercial qui permet de moderniser et d'améliorer le dédouanement des marchandises et les processus commerciaux en augmentant la capacité de l'ASFC à détecter les expéditions qui présentent un risque inconnu ou élevé avant leur arrivée à la frontière et en facilitant le passage des expéditions présentant un faible risque. Le Manifeste électronique exigera que les transporteurs et les agents d'expédition envoient par voie électronique à l'ASFC des renseignements commerciaux préalables sur leurs expéditions.

En ce qui a trait à la simplification du traitement commercial, l'Initiative du guichet unique permet aux importateurs et aux courtiers en douane de présenter une déclaration intégrée des importations par voie électronique à l'ASFC pour les neuf ministères et organismes participants. La déclaration intégrée des importations peut être utilisée pour des marchandises réglementées et non réglementées.

Une autre initiative de transformation clé mise en oeuvre dans la région du Sud de l'Ontario est le programme Corridor sécurisé-négociants dignes de confiance au pont Ambassador à Windsor. Le projet pilote sur le corridor sécurisé consistera à évaluer la faisabilité de l'utilisation d'une combinaison de technologies pour accélérer le passage des expéditions à faible risque admissibles aux voies EXPRESS et à simplifier le traitement primaire dans le secteur commercial. Le projet pilote sur le corridor sécurisé commencera au pont Ambassador, où la modernisation des voies ainsi que le traitement du transport commercial débutera ce mois-ci. En fait, ils ont déjà commencé.

Encore une fois, la région du Sud de l'Ontario déploie des efforts pour s'assurer que ses frontières permettent les voyages et les échanges commerciaux à faible risque et empêchent les activités criminelles. L'ASFC collabore avec ses homologues de l'exécution de la loi en vue de mettre en oeuvre des stratégies reposant sur des initiatives conjointes et le partage de renseignements afin de sécuriser les frontières du Canada.

Au cours de l'exercice 2017-2018, la région du Sud de l'Ontario a effectué 3 307 mesures de saisie. Les stupéfiants, les drogues et autres produits chimiques constituaient le principal produit de base, représentant plus de la moitié des saisies. Les armes à feu, les armes prohibées et les dispositifs prohibés constituaient la deuxième saisie de marchandises la plus répandue dans la région du Sud de l'Ontario.

De même, au cours de l'exercice 2017-2018, la région du Sud de l'Ontario a rédigé 1 161 rapports d'interdiction de territoire en matière d'immigration.

La région du Sud de l'Ontario travaille en collaboration avec le Centre national de ciblage de l'ASFC dans le cadre d'un projet pilote visant à évaluer la technologie de ciblage dans le secteur commercial du mode routier. Le projet pilote de ciblage commercial a été mis en oeuvre au pont Peace à la fin de juillet 2018. Le projet pilote porte principalement sur l'utilisation d'analyses avancées de données et de nouvelles méthodes de ciblage fondées sur des données probantes et sur le renseignement. Un examen final et une analyse du projet pilote devraient être effectués à la fin de 2018.

Oui, madame?

La présidente: Je suis désolée, mais vous allez devoir essayer de faire le reste de vos commentaires en répondant aux questions du Comité.

M. Richard Comerford: Bien sûr.

La présidente: Monsieur Reinas, vous avez cinq minutes.

M. Ron Reinas (directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority): Merci.

Je suis directeur général de la binationale Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, qui possède et exploite le Peace Bridge et les postes de douane au Canada et aux États-Unis.

Le Peace Bridge se trouve au terminus de l'autoroute Queen Elizabeth Way, qui est un corridor économique, commercial et touristique clé. Le Peace Bridge fait actuellement l'objet d'un projet de remise en état autofinancé de 100 millions de dollars américains qui sera achevé en juin 2019. Le corridor de l'autoroute Queen Elizabeth Way dessert quatre ponts internationaux entre le Canada et les États-Unis, soit le Peace Bridge, le pont Lewiston-Queenston, le pont Rainbow et le pont Whirlpool Rapids. Ken vous parlera de ces ponts après moi.

En 2017, le corridor de l'autoroute Queen Elizabeth Way s'est classé au deuxième rang au Canada pour ce qui est du volume commercial et des véhicules de tourisme. On y a dénombré près de 10 millions de passages de voitures, et ce, dans les deux sens.

Quand on compare cela aux autres passages, il est étonnant de voir à quel point la circulation passe sur ces ponts. Les camions commerciaux ont franchi près de deux millions de passages. Environ 85 % de toutes les marchandises échangées entre les États-Unis et le Canada sont transportées par voie terrestre, c'est-à-dire par camion ou par train. De tous les échanges commerciaux entre les États-Unis et le Canada, 54 % sont transportés par camion. Le corridor de l'autoroute Queen Elizabeth Way représente 37 % du volume de camionnage au Canada et représente chaque année des échanges bilatéraux d'environ 80 milliards de dollars.

Bien que le trafic commercial soit beaucoup plus élevé sur le pont Ambassador que dans le corridor de l'autoroute Queen Elizabeth Way, la nature de ce trafic est différente, en ce sens qu'environ 40 à 50 % facilite le commerce automobile au sein des entreprises entre les régions de Windsor et Detroit. La composition des marchandises dans le corridor de l'autoroute Queen Elizabeth Way est beaucoup plus diversifiée que celle du pont Ambassador.

Pour vous donner une idée du corridor, et le député Badawey sera d'accord à ce sujet, sur la Queen Elizabeth Way à Grimsby, à mi-chemin entre Hamilton et Niagara Falls, le débit journalier moyen sur une année ou le DJMA, est d'environ 120 000 véhicules. Sur l'autoroute 401 à Chatham, à mi-chemin entre London et Windsor, il est d'environ 23 000 véhicules, comparativement à 120 000 à Grimsby. C'est en fait un contraste assez impressionnant.

La différence, c'est que l'autoroute Queen Elizabeth Way est non seulement un corridor commercial, mais aussi une route de banlieue et le principal canal touristique reliant la région du Grand Toronto aux attractions de Niagara Falls, aux établissements vinicoles de la région de Niagara, aux plages de Port Colborne et Fort Erie, ainsi qu'aux régions de l'Ouest de l'État de New York et de Buffalo.

L'on a beaucoup parlé de la congestion aux frontières, qu'on appelle souvent le resserrement de la frontière, et de son effet nuisible sur le commerce et le tourisme. L'infrastructure joue certainement un rôle, mais il y a des facteurs beaucoup plus importants dans la fluidité de la frontière. Il s'agit des répercussions des ressources et de la gestion douanières, de la dotation en personnel des postes, dont M. Comerford a parlé, des formalités douanières et de la technologie. Les ponts levants, où il n'y a de postes douaniers à ni l'une ni l'autre des deux extrémités, constituent la meilleure façon de décrire ces répercussions.

Par exemple, si vous venez de Toronto, le Burlington Bay Skyway est à huit voies et l'on y dénombre 150 000 passages de véhicules par jour, soit une moyenne de 18 750 véhicules par voie. Le Garden City Skyway, à St. Catharines, a six voies et l'on y compte environ 90 500 passages de véhicules par jour.

Comparons cela au Peace Bridge, avec 14 500 véhicules, ou seulement 4 800 véhicules par voie, ou même au pont Ambassador avec seulement quatre voies, mais avec 18 836 véhicules, soit 4 700 véhicules par voie. Par voie, le problème ne réside pas dans l'infrastructure au-dessus de la rivière; il s'agit des douanes et des formalités qui existent à l'extrémité des ponts dans l'un ou l'autre pays.

Ce que j'essaie de dire, c'est que les passages frontaliers et les corridors commerciaux exigent une approche pluriministérielle au sein du gouvernement et entre les gouvernements, et pas seulement dans le domaine des transports. Il faut briser le cloisonnement entre les organismes et les gouvernements. Par exemple, le gouvernement fédéral dépense plus de 5 milliards de dollars pour le pont Gordie-Howe, sans compter les coûts d'exploitation, qui ne seront jamais recouvrés par les revenus provenant des péages, alors que l'ASFC n'a pas de fonds d'immobilisations pour un programme de portes électroniques pour NEXUS et a demandé aux exploitants de ponts de payer les coûts d'immobilisations.

● (1415)

Aucune somme n'est affectée à un programme de marketing NEXUS, même si le passage de 25 % à 50 % de l'utilisation de NEXUS éliminerait les retards à la frontière au Peace Bridge et probablement à tous les postes frontaliers.

À la différence du département d'État, Passeport Canada ne délivre pas de cartes de passeport RFID, même si elles permettraient d'améliorer considérablement les délais de traitement des demandes aux postes. Des lecteurs de RFID sont installés sur le Peace Bridge au Canada pour chaque voie d'inspection, grâce à un financement de 50 % provenant du Fonds national des corridors commerciaux, mais il n'y a aucun engagement à l'égard des cartes de passeport.

De même, des permis de conduire munis de RFID sont disponibles, mais le ministère des Transports de l'Ontario n'en fait pas la promotion. Il n'y a pas qu'au Canada qu'il existe des problèmes; il y en a aussi aux États-Unis. Les douanes américaines exigent une réforme de la réglementation pour rendre obligatoire le manifeste électronique pour tous les camions commerciaux et le paiement anticipé obligatoire de leurs droits de passage à la frontière. Encore une fois, cela faciliterait les exportations du Canada vers les États-Unis.

L'on ne fait pas grand-chose pour régler les goulots d'étranglement des corridors commerciaux à l'extérieur des postes frontaliers. Par exemple, le corridor de la Mid-Peninsula Highway dont on parle depuis des décennies pour réduire la congestion du corridor de l'autoroute QEW n'est pas réglé. Le retard en transit est un retard, peu importe où il se produit.

Je remercie le Comité de m'avoir accueilli. J'espère que mes commentaires vous seront utiles dans vos délibérations.

● (1420)

La présidente: Ils le seront assurément. Merci beaucoup.

Monsieur Bieger.

M. Kenneth Bieger (directeur général, Niagara Falls Bridge Commission): Je m'appelle Ken Bieger. Je suis directeur général de la Niagara Falls Bridge Commission.

Comme Ron l'a mentionné, nous administrons trois ponts, dont le pont Rainbow, qui est un pont piétonnier. Il s'agit également d'un pont touristique important qui permet de gérer la circulation automobile. Il y a aussi le pont Whirlpool, notre plus vieux pont. Construit en 1898, il s'agit d'un pont pour voyageurs dignes de confiance réservé aux voitures NEXUS. Ensuite, il y a le pont Lewiston-Queenston, qui est probablement le pont le plus important pour notre groupe. Il s'agit de notre pont routier commercial. Il n'y a pas de piétons sur le pont Lewiston-Queenston.

On nous a demandé d'aider le groupe à trouver des façons de maximiser l'efficacité du corridor commercial du Canada. Je vais diviser mon intervention suivant les trois aspects à privilégier selon moi.

Premièrement, il faut s'assurer que la technologie en place est robuste et que le temps d'arrêt est géré équitablement par quelqu'un qui comprend vraiment le coût du commerce. Comme exploitant de poste frontalier entre, disons, l'ASFC et le gouvernement, nous voyons beaucoup de discussions au sujet du commerce, mais il semble y avoir un décalage lorsqu'il s'agit de mettre en oeuvre certaines des mesures qui sont essentielles pour nous à titre d'exploitants de poste frontalier. La technologie joue un grand rôle. Je pense que nous savons tous qu'il y aura des problèmes de dotation en personnel pour ce qui est du nombre d'agents de l'ASFC, et il en va de même du côté américain pour ce qui est des agents du CBP. La technologie prendra le relais. Nous devons combler cet écart d'ici à ce que la technologie s'améliore.

À l'heure actuelle, nous avons des problèmes avec le système d'information préalable sur les expéditions commerciales. Nous avons eu beaucoup de temps d'arrêt au cours des trois ou quatre dernières années. La situation s'est améliorée récemment, mais cela demeure un problème. De meilleures procédures de redondance en place en cas de temps d'arrêt seraient utiles. Ces camionneurs sont coincés à la frontière lorsque les systèmes informatiques tombent en panne.

La transparence et les paramètres seraient également un grand avantage pour nous. Nous sommes un véritable partenaire de l'ASFC. Je dois dire que le groupe local de l'ASFC fait très bien les choses avec nous en notre qualité d'exploitants de poste frontalier. Les relations sont excellentes entre le Peace Bridge et la Niagara Falls Bridge Commission, mais en améliorant les mesures, même à Ottawa, en ce qui concerne les temps d'attente, les temps d'arrêt et ainsi de suite, nous pourrions communiquer entre nous et être tous sur la même longueur d'onde. Ce que je dis dans mon mémoire, c'est qu'une mauvaise information mène à de mauvaises décisions. Si nous pouvons travailler ensemble en fonction des paramètres en place, et si les deux parties s'entendent sur les temps d'attente et leur raison je pense que cette information partagée serait utile. En fait, nous pensons que le financement de la mise à niveau des systèmes informatiques et technologiques créerait un grand avantage, de notre point de vue.

Ron a parlé de la dotation, tout comme Rick. Encore une fois, la dotation en personnel s'est améliorée en ce qui concerne les temps d'attente ici en 2017, mais l'été 2016 a été difficile pour tout le monde.

Beaucoup de choses expliquent cela. La convention collective échappe au contrôle local. Je pense qu'il doit y avoir une certaine communication, une certaine compréhension, lorsque des décisions sont prises. Il était très important que les agents de première ligne aient des armes à feu. Le fait que tout le monde ne puisse pas être sur les voies d'inspection primaire a causé beaucoup de problèmes au port, et la convention collective cause donc un problème.

En fait, à Ottawa, essentiellement... Je pense que cela nous ramène encore une fois à l'écart entre le commerce et ce qui se passe vraiment en première ligne. C'est formidable que tout le monde soit ici et visite le Peace Bridge demain. En réalité, le fait de se rendre là-bas et de voir le commerce et de voir ces camions traverser met vraiment en évidence le lien qui existe entre les sommes d'argent dont nous parlons lorsque ces mesures sont retardées. Cela revient à avoir un personnel adéquat et à le comprendre de première main, sur la voie d'inspection primaire, par opposition à Ottawa, disons, qui ne comprend pas pleinement les répercussions sur le commerce.

Ron a parlé du pont Gordie-Howe. De toute évidence, du point de vue des exploitants de poste frontalier, nous sommes préoccupés par le fait que les ressources de l'ASFC sont actuellement limitées. Les ressources vont-elles se raréfier lorsque le pont Gordie-Howe ouvrira?

● (1425)

En ce qui concerne les problèmes d'immigration des demandeurs d'asile, les conséquences ont touché les exploitants de poste frontalier. Je ne sais pas s'il y a une autre façon de gérer ou d'améliorer l'efficacité. À l'échelle locale, je sais que tout est fait pour trouver différentes options afin d'améliorer les choses.

La présidente: Merci beaucoup. Vous pourrez peut-être poursuivre vos commentaires en répondant aux questions.

C'est à vous, monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente.

Merci d'être ici, messieurs.

Je vais poser quelques questions qui s'écartent peut-être un peu du sujet, mais je veux m'assurer que mes collègues n'interprètent pas cette question de la mauvaise façon, comme une façon de politiser le débat.

Monsieur Comerford, vous avez mentionné dans votre rapport que plus de la moitié de vos saisies concernaient des stupéfiants et des drogues. Entrevoyez-vous des difficultés liées au programme NEXUS à la frontière en ce qui concerne la circulation des marchandises en prévision de la légalisation de la marijuana?

M. Richard Comerford: Je vous remercie de la question.

En ce qui concerne le processus NEXUS — et je crois que c'est ce dont vous parlez —, du traitement NEXUS ou simplement du processus en général?

M. Ron Liepert: Eh bien, les deux. Je parle du traitement NEXUS, mais aussi de ceux qui pourraient être touchés s'ils n'ont pas NEXUS à la frontière.

M. Richard Comerford: Pour ce qui est de la légalisation du cannabis, il n'y a eu aucun changement à la frontière. Il est illégal d'importer de la marijuana ou d'en posséder à votre arrivée au Canada.

La première chose que je dirais, c'est que toutes les marchandises doivent être déclarées par les personnes qui entrent au pays. Si elles ne sont pas déclarées, elles peuvent être saisies, et cela s'applique à toutes les drogues également. Toute drogue que vous avez en votre possession doit être déclarée. Si nous en trouvons, elles seront saisies et vous serez arrêté et poursuivi.

En conséquence, est-ce que je vois une différence dans la façon de fonctionner actuelle par rapport au moment où la loi sur le cannabis entrera en vigueur? Non.

M. Ron Liepert: Ma question portait toutefois davantage sur la façon dont les États-Unis vont traiter la légalisation du cannabis chez nous.

Dans vos discussions, savez-vous ce que les autorités frontalières américaines...? Par exemple, il y aura maintenant des camionneurs qui pourraient se faire poser des questions qui pourraient avoir une incidence sur le transport des marchandises.

M. Richard Comerford: Comme je ne peux pas parler au nom du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, je ne peux pas commenter ses politiques. Ce que je peux dire, c'est que les divers ordres de gouvernement parlent du mouvement et de la déclaration des marchandises à la frontière et des questions entourant le cannabis.

C'est la meilleure réponse que je puisse donner à cette question, en ma qualité de directeur des opérations. Je n'ai pas participé à ces discussions jusqu'à maintenant. Le CBP des États-Unis ne devrait toutefois pas vous demander à la frontière si vous avez consommé du cannabis.

M. Ron Liepert: Il ne le ferait pas?

● (1430)

M. Richard Comerford: Non.

M. Ron Liepert: D'accord.

Je dois admettre que je ne peux pas parler à titre de participant NEXUS, mais je peux affirmer que le programme NEXUS a été incroyablement efficace pour le milieu des affaires. Je peux seulement vous dire à quel point il peut être efficace pour un voyageur.

Selon vous, quelle sera la prochaine étape de NEXUS? Nous avons entendu un exposé — je crois que c'était avant notre départ d'Ottawa — sur le prédédouanement des marchandises. Dans ce domaine, qu'est-ce qui pourrait constituer la norme dans cinq ans, un peu comme NEXUS l'est maintenant?

M. Richard Comerford: Premièrement, en ce qui concerne le programme NEXUS, il continuera de s'appuyer sur les 25 000 demandes que nous recevons chaque mois pour continuer à sensibiliser les gens au fait que c'est un moyen plus efficace et efficient de traverser la frontière. Chaque fois que l'ASFC obtient des renseignements avant l'arrivée, nous pouvons évaluer le risque avant l'arrivée des gens au pays.

Cela réduit notre temps de traitement de 60 à peut-être 25 secondes d'une façon très normalisée. Promouvoir le programme, encourager l'inscription et, d'un point de vue technologique, faire progresser la technologie RFID afin que nous puissions lire l'information avant que la personne arrive au poste — poste dont vous visiterez un exemple demain — et que cette information préalable permette un passage plus fluide, ce qui réduit le temps d'attente à la frontière et le temps requis pour évaluer le risque.

M. Ron Liepert: Mais qu'en est-il du processus pour l'autre catégorie? Pourrions-nous être en mesure, dans cinq ans, de procéder au prédédouanement d'un camion de marchandises qui entre aux États-Unis à partir du Canada, de la même façon que le prédédouanement se fait aujourd'hui avec les passagers? Vous le dédouanez à l'avance, vous le mettez sous clé et vous lui faites passer la frontière. Est-ce une mesure que vous pourriez envisager? Je pense que cela accélérerait beaucoup la circulation des marchandises.

M. Richard Comerford: Comme vous le savez, l'accord de prédédouanement a été discuté en 2015, je crois. Nous faisons des progrès avec les Américains pour faire avancer ce programme.

Je ne peux pas dire où nous en serons dans cinq ans, mais je peux affirmer que si l'on peut déterminer qu'un camion et un conducteur présentent un faible risque, alors ce camion devrait traverser librement la frontière. C'est ce que nous visons par l'entremise d'un projet pilote que nous menons au pont Windsor, que nous appelons un corridor sécurisé. Encore une fois, dans ce corridor sécurisé, il s'agit d'un partenaire de confiance, d'un négociant fiable, et le chauffeur est un chauffeur EXPRES, alors nous avons toute l'information dont nous avons besoin sur les marchandises et le chauffeur et nous accélérons le processus dans un corridor.

Pour répondre à la question, dans cinq ans, j'espère élargir ce corridor de négociants dignes de confiance.

M. Ron Liepert: Oui. C'est logique.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Badawey est le suivant.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Voici une question que j'ai posée à l'un des représentants de l'ASFC à Ottawa, pour creuser un peu plus dans les détails en ce qui concerne vos commentaires sur les questions précédentes de Ron. Quelles mesures l'ASFC prendra-t-elle pour faciliter le commerce transfrontalier, surtout compte tenu de l'orientation que nous prenons en établissant un corridor commercial plus reconnu à l'échelle nationale dans la région de Niagara?

Deuxièmement, il s'agit d'une statistique intéressante que votre président, John Ossowski, a mentionnée lors d'une récente conférence, à savoir qu'une augmentation de 1 % des retards à la frontière a une incidence négative de plus de 1 % sur le PIB.

Comment allez-vous faire face à cette situation, surtout si le trafic à la frontière augmente au cours des prochaines années?

M. Richard Comerford: Pour répondre à votre question, je crois que vous faites allusion au « resserrement » de la frontière ou à l'augmentation des temps d'attente à la frontière. Je peux aborder quelques aspects pour répondre à cette question.

La première, comme je l'ai mentionné, concerne les ressources. Depuis avril 2017, nous avons accueilli environ 130 nouvelles recrues dans la région. Il s'agit de prendre ces recrues et de s'assurer qu'elles sont placées stratégiquement aux endroits où nous en avons besoin lorsque le trafic augmente. Du point de vue des ressources, cela a déjà été fait, et nous avons vu la différence en nous assurant de respecter les délais d'attente à la frontière.

L'autre aspect concerne la planification. La planification opérationnelle est très importante lorsque vous gérez une organisation comme l'ASFC. Il est important de comprendre tous les facteurs environnementaux et économiques dont nous devons tenir compte. Par exemple, toute augmentation du dollar générera beaucoup de mouvements transfrontaliers. Comme vous le savez très bien dans votre région, les gens vont certainement traverser la frontière pour aller magasiner si le dollar est plus fort ou à parité avec celui du voisin. Nous appliquons un processus de planification dans le cadre duquel nous examinons ce facteur économique.

Nous examinons également les tendances historiques. Nous les examinons sous l'angle mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire. Nous savons exactement, d'un point d'entrée particulier, combien de véhicules passent à cette heure-là, et nous y affectons des ressources en conséquence. Encore une fois, dans le cadre de cette planification, nous essayons de faire preuve d'une certaine souplesse avec nos ressources en les déplaçant d'un endroit à un autre.

Par exemple — et je vous donne quelques exemples anecdotiques —, lorsqu'un événement sportif a lieu, par exemple à Buffalo, il y aura une vague de voyageurs qui reviennent rapidement après un événement sportif. Il s'agit de s'assurer que nous avons les ressources nécessaires au bon moment pour traiter ces demandes.

La même chose peut s'appliquer au commerce. Le pont Ambassador est notre point d'entrée terrestre le plus achalandé pour le commerce. Nous exploitons 13 voies principales commerciales au pont Ambassador, de 9 heures à 21 heures, et toutes les voies sont ouvertes.

Ce sont des moyens que nous envisageons pour aller de l'avant et pour faire face à l'augmentation du volume, mais ce n'est qu'une partie de la solution. L'autre aspect, comme on l'a mentionné, est l'aspect technologique. Nous devons continuer d'examiner les gains d'efficience grâce aux changements technologiques, comme RFID.

● (1435)

M. Vance Badawey: Nous avons entendu parler ce matin de la nécessité de poursuivre le dialogue. Une personne a dit qu'il s'agissait d'un engagement commun à l'égard d'une nouvelle culture de collaboration plus étroite plutôt que de travail en vase clos. Cela dit, la frontière est là. Il y a beaucoup de trafic qui traverse la frontière. Nous avons des participants qui essaient de faciliter ou d'accélérer la circulation à la frontière.

Ma première question est la suivante: comment envisagez-vous votre participation à la création de ce corridor commercial plus officiel ici, à Niagara-Hamilton? Deuxièmement, que pouvons-nous faire pour vous aider à atteindre ces objectifs?

La question s'adresse à vous trois.

M. Richard Comerford: Je vous remercie de la question. Je pourrais peut-être y répondre en premier.

Comme vous le savez, nous travaillons en étroite collaboration avec nos intervenants — en particulier mes collègues des ponts — dans le Sud de l'Ontario. Nos relations sont très solides. Nous discutons toujours d'idées nouvelles et novatrices et de nouvelles façons de gérer. Nous nous réunissons aussi pour parler des défis et des enjeux. Lorsque des problèmes surviennent, nous cherchons des solutions. Nous sommes très engagés à cet égard grâce à des discussions, qu'elles soient officielles ou non.

Je vais céder la parole à mes amis.

M. Kenneth Bieger: J'ai une autre perspective à présenter. Nous parlons de technologie, de l'orientation de la technologie et du besoin et, clairement, de l'avenir de la frontière. Nous parlons des frontières de l'avenir et des prochaines années. Ce processus est interminable quand on entend parler de ce qui se passe dans le cadre de certains programmes pilotes au Peace Bridge et à Windsor.

Si vous vous demandez ce que vous pourriez vraiment faire pour aider, entre autres, je faciliterais la relation entre l'ASFC et le CBP. J'occupe ce poste depuis un an et demi. Le Peace Bridge a eu la gentillesse d'organiser une réunion une fois par année, avec l'ASFC et le CBP, où nous avons parlé de la technologie et de la façon dont les choses se déroulent. Quand on fait le tour des 25 personnes présentes dans la salle, on voit à quel point les gens sont enthousiastes à l'idée de pouvoir partager des idées sur l'avenir.

Pendant des années, il a semblé qu'il n'y avait pas cette communication, ce lien, entre les deux pays, et il y a des raisons évidentes qui ont à voir avec les aspects juridiques, mais plus le gouvernement, à Ottawa, pourrait encourager cela du côté canadien — et aussi du côté américain — pour qu'un groupe travaille ensemble... Il n'y a aucune raison pour que tous ces cerveaux de la technologie intelligente travaillent tous séparément alors qu'ils pourraient travailler en collaboration dans un tel domaine.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Merci de vos propos, messieurs, mais je vous dirai d'entrée de jeu que j'ai eu de la difficulté à vous suivre. Ce n'est pas que vous n'étiez pas précis, mais, comme je ne proviens pas moi-même d'une région frontalière, le langage d'initié que vous utilisez m'est un peu hermétique.

Je vais essayer de poser des questions pour éclaircir tout cela.

D'abord, au sujet de l'approche axée sur le risque, j'en comprends bien l'esprit, mais pouvez-vous être plus précis et me dire si l'on parle de deux, trois ou cinq niveaux de risque? Comment qualifie-t-on cette approche ou les intervenants qui sont étudiés?

[*Traduction*]

M. Richard Comerford: Je vous remercie de votre question sur l'approche fondée sur le risque adoptée par l'ASFC. Cette approche est le fondement qu'utilise l'ASFC pour obtenir suffisamment de renseignements sur une personne, une entreprise ou un produit, et les évaluer de diverses façons en examinant diverses bases de données d'application de la loi pour comprendre le niveau de risque que posent cette personne, cette entreprise ou ces marchandises.

Nous le faisons régulièrement. C'est ce que nous appelons nos programmes de voyageurs dignes de confiance et de négociants dignes de confiance. Il s'agit d'obtenir suffisamment d'information à l'avance pour comprendre s'il y a un risque associé à l'une ou l'autre des entités qui traverseront la frontière. Nous parlons de « renseignements préalables », et dans le cas des négociants, ces renseignements sont transmis à l'ASFC avant que les marchandises entrent au pays. C'est notre premier principe de fonctionnement.

● (1440)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Vous avez tous parlé amplement de technologies. J'ai quand même été surpris de voir que NEXUS, qui est peut-être le système que je connaissais le mieux, et je suis loin d'être un spécialiste, n'était pas disponible partout. Vous avez parlé d'autres technologies que je ne connaissais pas, comme la RFID. J'ai compris un peu plus tard qu'il s'agissait probablement d'une puce qu'on peut capter électroniquement à distance quand les véhicules circulent.

La technologie, qui se développe à grande vitesse, avance-t-elle plus rapidement que notre capacité à l'intégrer à chacun des passages frontaliers?

[*Traduction*]

M. Kenneth Bieger: Je vais commencer. Je pense que la question de l'orientation de la technologie a également été posée tout à l'heure. Qu'il s'agisse de la RFID ou de la carte NEXUS, à l'heure actuelle, cela semble être une solution à court terme.

Évidemment, la solution à long terme réside dans la biométrie, ou quelque chose du genre. La technologie doit être perfectionnée. Je pense que nous avons une période d'environ cinq ans au cours de laquelle nous allons encore voir l'utilisation de lecteurs, de cartes RFID et de cartes NEXUS, jusqu'à ce que le niveau de confiance en biométrie soit suffisamment élevé pour que ces cartes finissent par être désuètes. Je pense que c'est le plan. Que ce soit dans 10 ou 15 ans, il ne sera probablement pas nécessaire d'avoir des cartes à un moment donné.

Je ne sais pas si vous avez les mêmes idées, Ron, mais il y aura certainement une période pendant laquelle on en aura besoin jusqu'à ce que le niveau de confiance dans la biométrie augmente.

M. Ron Reinas: De notre point de vue, la carte RFID existe depuis très longtemps et il s'agit d'une technologie acceptée.

Les États-Unis ont la technologie. Tous leurs postes acceptent la carte RFID depuis des années. Ils émettent des cartes de passeport. Lorsque vous présentez une demande de passeport, vous obtenez une carte RFID de format portefeuille. À Buffalo, dans le comté d'Érié, le département des Transports délivre des permis de conduire améliorés qui contiennent des puces RFID.

Le problème à la frontière, c'est que le gouvernement du Canada n'utilise pas ces technologies semblables. Passeport Canada ne délivre pas de cartes de passeport. Je crois que le ministère des Transports de l'Ontario n'a délivré qu'environ 10 000 permis de conduire améliorés.

Même si nous avons des postes RFID — et nous en installons d'autres —, nous ne profitons pas pleinement de cette technologie si le gouvernement du Canada ne délivre pas ces documents. C'est la difficulté pour nous.

[*Français*]

M. Robert Aubin: J'ai fait quelques voyages dans des régions africaines où la population avait sauté une étape de développement: les gens sont passés directement au cellulaire sans jamais avoir connu le téléphone fixe.

Le gouvernement du Canada devrait-il envisager cela, aussi? Si la biométrie représente la technologie de demain, ne devrait-on pas passer par-dessus la RFID, une technologie qu'on ne maîtrise pas tellement, et passer tout de suite à cette technologie d'avenir, si tant est que les États-Unis se dirigent vers cela aussi?

[*Traduction*]

M. Richard Comerford: Je peux peut-être répondre à cette question sous l'angle de la collaboration, en fait.

Nous collaborons très étroitement avec le CBP des États-Unis pour ce qui est de nos progrès techniques des deux côtés de la frontière. Nous nous réunissons régulièrement à l'administration centrale et nous examinons différents moyens d'utiliser différents types de technologie. Pour l'ASFC, nous avons un laboratoire, et ce laboratoire est l'une des principales entités qui ont conduit au corridor sécurisé.

Pour ce qui est de la biométrie, nous avons testé la biométrie avec la carte NEXUS à l'arrivée aux aéroports. Vous obtenez une lecture de l'iris, et c'est l'une des caractéristiques que nous utilisons.

Nous testons continuellement l'utilisation de la biométrie, et je considère que c'est un progrès. Ce n'est tout simplement pas encore tout à fait au point. Je ne suis pas un spécialiste de la technologie et je ne peux donc pas vous donner de détails à ce sujet, mais je peux vous dire que nous examinons différentes options.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci d'être ici. J'ai une question pour vous tous.

De toute évidence, vous vous intéressez de près au fonctionnement du corridor commercial. Avez-vous l'occasion d'être à la table lorsque les politiques commerciales, l'infrastructure ou d'autres éléments sont discutés et planifiés? Avez-vous cette possibilité?

● (1445)

M. Ron Reinas: Nous aimerions assurément y être plus présents. Nous ne le sommes pas assez.

Nous correspondons surtout avec l'ASFC et le CBP pour ce qui est des questions frontalières. Cependant, pour ce qui est de régler ce problème — et c'est ce que j'ai dit dans mes remarques —, nous devons éliminer les cloisons, non seulement au sein des organismes fédéraux, mais aussi avec la province et la municipalité locale. Il faut vraiment adopter une approche globale pour examiner ce genre de corridors commerciaux. Ils sont tous interreliés et, bien souvent, nous ne voyons pas cette interconnexion comme nous le devrions.

M. Richard Comerford: Nous collaborons assurément par l'entremise de l'appareil gouvernemental lorsqu'il y aura des changements d'infrastructure. Que ce soit par l'entremise de Transports Canada ou d'autres ministères, ils communiquent avec l'ASFC et nous donnent des renseignements sur leur orientation. Ensuite, nous examinons les projets en fonction de nos besoins de fonctionnement.

Je peux dire que nous collaborons à l'échelle nationale.

M. Ken Hardie: Bien entendu, il serait idéal, dans le cadre de votre travail quotidien, d'avoir un canal qui vous permettrait de faire part de vos expériences et, de cette façon — parce que tout le monde participerait à l'examen des systèmes et essaierait de les améliorer — d'améliorer un peu les choses.

Quel est le processus pour devenir un négociant digne de confiance? Que faut-il faire?

M. Richard Comerford: Tout dépend de l'endroit où l'on se trouve dans le continuum commercial. Dans le cas d'un transporteur et d'un chauffeur, nous lui demandons de nous fournir des renseignements à son sujet ou au sujet de son entreprise pour que nous puissions faire une évaluation des risques. Selon cette évaluation des risques, si le risque est faible, nous vous donnerons un statut de confiance. Notre statut de confiance est une carte d'échange gratuite et sécurisée, une carte EXPRES. Les conducteurs s'en servent pour traverser la frontière. Elle indique qu'ils répondent aux exigences. C'est très semblable aux exigences de NEXUS.

M. Ken Hardie: Est-ce que le passage frontalier ne dure ainsi que quelques instants?

M. Richard Comerford: Eh bien, il existe différents types de traitement. Dans le cas d'un négociant non fiable, le traitement de sa demande prendra sûrement un peu plus de temps, parce que nous avons plusieurs questions à lui poser au point d'entrée au Canada. Dans le cas d'un négociant digne de confiance, ce processus est assurément plus simple. Maintenant, dans le cadre de notre projet pilote de corridor sécurisé, c'est encore plus simple.

Il y a différents niveaux de service, selon l'information sur les risques que nous recevons.

M. Ken Hardie: Nous avons souvent entendu dire que, dans le processus de construction d'une voiture, la voiture ou ses composantes traversent la frontière à maintes reprises. En particulier, vous avez mentionné que l'expédition des composantes automobiles passe principalement par le pont Ambassador.

En moyenne, combien d'allers-retours un camionneur fait-il par jour sur ce pont? Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Richard Comerford: C'est une question très difficile, mais l'industrie de l'automobile est là et elle transporte une partie de ses marchandises aux États-Unis, qu'il s'agisse d'un chauffeur de l'industrie elle-même ou d'un chauffeur contractuel. Ces allers-retours peuvent se produire d'une à quatre ou cinq fois.

M. Ken Hardie: Sur une échelle de 1 à 10, où 1 est horrible et 10 parfait, comment nous classeriez-vous? Si l'on examine la réglementation à vol d'oiseau, à savoir si elle est harmonisée ou non, ou si l'infrastructure est équilibrée des deux côtés de la frontière ou même d'une province à l'autre, prenons les deux côtés de la frontière. Avons-nous beaucoup de travail à faire en matière de réglementation? Avons-nous beaucoup de travail à faire pour nous assurer que si nous améliorons les choses au Canada, les États-Unis puissent accepter le trafic supplémentaire ou vice versa?

M. Kenneth Bieger: Pour ce qui est de l'infrastructure de nos ponts, je nous donnerais probablement une note de huit.

Du côté américain, nous commençons tout juste la construction dans le cadre de la phase 2 du projet Lewiston, un projet de 90 millions de dollars. Nous avons terminé il y a environ un an la phase 1, qui était de 33 millions de dollars. L'esplanade originale a été construite en 1962, alors elle est assez désuète à l'heure actuelle. Nous venons de construire une nouvelle place il y a quelques années, du côté de Queenston. Cela va un peu reproduire les avancées que nous avons faites du côté canadien.

M. Ken Hardie: Nous pourrions peut-être obtenir des réponses rapides des deux autres témoins avant que mon temps soit écoulé?

M. Ron Reinas: Pour l'entrée au Canada, je nous donnerais probablement une note de neuf. Vous verrez cela demain. Nous avons d'excellentes installations.

Pour l'entrée aux États-Unis, cette note baisse à environ cinq. Nous avons du travail à faire du côté américain et nous avons des problèmes géographiques que nous essayons de régler en intégrant certains éléments de prédédouanement dans la loi du gouvernement fédéral pour transférer certaines fonctions de l'esplanade américaine au Canada avant l'entrée aux États-Unis.

● (1450)

La présidente: M. Iacono est le suivant.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je vais vous laisser la parole.

[*Traduction*]

La présidente: Oui, exactement. C'était...

M. Angelo Iacono: Je vais vous laisser le temps de répondre.

M. Richard Comerford: J'allais dire neuf également, avec l'investissement dans la technologie.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci.

Selon le rapport de la Chambre de commerce du Canada, le Québec et l'Ontario sont dépendants du transport routier de marchandises, ce qui cause d'importants problèmes de congestion.

Quels changements ont été observés dans le trafic maritime depuis l'entrée en vigueur, il y a un an, de l'AECG?

Chacun peut répondre à tour de rôle.

[*Traduction*]

M. Ron Reinas: Je peux répondre d'un point de vue commercial.

Le trafic commercial a diminué au cours des 20 dernières années. Cela s'explique en partie par le déplacement des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis dans le secteur de l'automobile vers le Mexique et les États-Unis, ainsi que par la réception d'un plus grand nombre de marchandises par des ports maritimes comme Prince Rupert, Vancouver et Halifax.

Nous voyons de plus en plus ce que nous appelons le trafic « en dehors du commerce ». Les échanges entre le Canada et les États-Unis ont diminué au cours des dernières années.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci.

Qu'en pensez-vous, monsieur Bieger?

[*Traduction*]

M. Kenneth Bieger: Nous constatons la même chose. Je pense que notre trafic de camions commerciaux est assez semblable à celui du Peace Bridge. Nous avons connu une légère hausse au cours des deux ou trois dernières années, peut-être jusqu'au plus récent exercice, mais nous n'avons pas atteint les niveaux de 2000.

M. Richard Comerford: La seule autre donnée que je peux vous fournir, c'est que le volume de camions dans le corridor du Sud de l'Ontario a probablement diminué de 1 à 1,5 % au cours des deux dernières années.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci.

Le Port de Montréal a conçu une application qui permet d'optimiser le trafic routier, notamment en informant les camionneurs de l'état du réseau routier.

Existe-t-il un processus similaire ici, dans la région? Si c'est le cas, pouvez-vous nous le décrire?

[*Traduction*]

M. Ron Reinas: Il a été question d'une nouvelle autoroute reliant la frontière à la région de Burlington et de Toronto. Cela a déjà été planifié, mais encore une fois, c'est une responsabilité provinciale et non fédérale.

M. Richard Comerford: Je ne peux pas répondre à cette question. Je m'occupe des opérations frontalières, et non des autoroutes provinciales.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: En mars dernier, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a entrepris une étude sur les véhicules automatisés et branchés au Canada afin de comprendre l'évolution de la technologie dans le secteur des transports et les changements qu'elle implique.

Les ponts sont-ils en mesure de gérer les passagers de véhicules autonomes?

[*Traduction*]

M. Richard Comerford: Nous avons certainement discuté avec des représentants de l'industrie au sujet des véhicules autonomes et des camions autonomes. Nous savons que cela fait partie de l'avenir, et nous sommes toujours en train d'en discuter pour nous assurer qu'ils se présentent pour une inspection au besoin.

Comment cela va-t-il fonctionner? Pour l'instant, je crois que la question est encore à l'étude.

M. Ron Reinas: Selon les derniers renseignements que nous avons reçus de l'Ontario Trucking Association, même dans le cas des camions autonomes, il y aura toujours des conducteurs dans ces camions. Le conducteur n'est peut-être pas physiquement en train de conduire, mais quand le camion arrive à la frontière ou à sa destination finale, il y a toujours un chauffeur dans le camion. Ce sont les derniers renseignements que nous avons.

M. Kenneth Bieger: L'autre aspect de l'industrie du camionnage, c'est le problème de la main-d'oeuvre et les camionneurs de l'avenir. De toute évidence, il y a beaucoup de pression en ce moment pour être autonome, alors cela pointe à l'horizon. Or nous devons tous nous préparer pour l'avenir à cet égard.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: J'ai une dernière question, à laquelle j'aimerais que vous répondiez brièvement.

Lors de vos exposés, vous avez soulevé bon nombre de difficultés et de besoins. Dans cette optique, à quels aspects le Comité doit-il accorder la priorité? Quelle est la chose la plus importante, à part l'argent?

● (1455)

[*Traduction*]

M. Ron Reinas: Je suis réellement persuadé qu'il faut travailler, coordonner et communiquer avec les autres ministères pour adopter une approche plus globale quant à la frontière. Il ne sert à rien de dépenser des milliards de dollars pour construire des infrastructures si les choses ne fonctionnent pas aux deux extrémités, si les douanes ne fonctionnent pas.

M. Angelo Iacono: Il s'agit davantage d'harmonisation des relations.

M. Ron Reinas: C'est exact.

La présidente: Je pense que c'est tout le temps dont nous disposons.

Nous allons passer à M. Jeneroux pour son intervention.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais simplement clarifier un commentaire que vous avez fait au début, monsieur Comerford, au sujet de la légalisation de la marijuana. Vous avez dit que vos pratiques ne changeront pas le 17 octobre. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Richard Comerford: Il est encore illégal d'importer du cannabis au pays, et nous allons continuer de fonctionner de la même façon que nous le faisons aujourd'hui. Si ce n'est pas déclaré, nous allons évidemment arrêter l'individu et peut-être le poursuivre.

M. Matt Jeneroux: Même si ce sera légal au Canada le 17 octobre, on peut supposer qu'il serait encore illégal de l'importer au Canada. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Richard Comerford: Oui, c'est de l'importation.

M. Matt Jeneroux: D'accord. C'est intéressant.

J'aimerais concentrer la majeure partie de ma question sur certains des commentaires. Monsieur Comerford, je pense que vous aimeriez intervenir, ainsi que M. Reinas et M. Bieger.

Monsieur Bieger, vous en avez parlé, mais je suis désolé, je n'ai pas vraiment compris quand vous avez dit que l'ouverture du pont Gordie-Howe suscitait des préoccupations.

M. Kenneth Bieger: Ce qui nous préoccupe — encore une fois, parce que la dotation en personnel est essentielle — c'est de trouver le nombre de personnes dont nous avons besoin dans la région du sud de l'Ontario pour nos trois ponts et le pont Peace. En puisant dans le bassin d'agents de l'ASFC — à moins qu'il y ait une forte augmentation du nombre d'agents de l'ASFC — on craint de perdre certains de nos agents ici dans le sud de l'Ontario.

M. Matt Jeneroux: Je suppose que c'est parce qu'il y a maintenant un nouveau poste frontalier. Sans augmentation du nombre de membres, il faudrait que certains s'y rendent. Essentiellement, il faudrait se diviser le travail.

M. Kenneth Bieger: En effet, oui.

M. Matt Jeneroux: Un permis a aussi été délivré pour augmenter la superficie du pont Ambassador. J'imagine que cela vous préoccupe également. Sans agents supplémentaires, croyez-vous qu'il manquerait d'effectifs? Est-il convenable de le dire?

M. Kenneth Bieger: C'est exact.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Reinas, vous avez également parlé du pont Gordie-Howe dans votre déclaration préliminaire. Il y a 12 voies supplémentaires, essentiellement, avec les permis pour les ponts Ambassador et Gordie-Howe. Considérez-vous qu'il s'agit d'un nombre nécessaire de voies pour faciliter la circulation actuelle?

M. Ron Reinas: Non, c'est beaucoup trop. Tous les ponts ont déjà une capacité adéquate.

Pour ce qui est des voies au-dessus de la rivière, là n'est pas la question. La question est de savoir ce qui se passe aux deux extrémités. Si nous pouvons accélérer la circulation... Nous avons fait une analyse très détaillée qui peut en fait réduire le nombre de voies au-dessus des rivières aux postes frontaliers internationaux, et les frontières fonctionneraient aussi bien, sinon mieux. C'est le goulot d'étranglement.

Le pont Champlain, par exemple, à Montréal, aura six voies de circulation et transportera 137 000 véhicules. Si le pont Gordie-Howe prenait chaque voiture du pont Ambassador... Pour mettre les choses en perspective, il transporte moins de 19 000 véhicules. Ce ne sont pas les voies au-dessus de la rivière qui font une différence.

M. Matt Jeneroux: C'est exact.

La présidente: Ce n'était qu'une brève question, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

C'est beaucoup plus, cependant.

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: J'ai deux courtes questions pour l'un ou l'autre d'entre vous.

À votre connaissance, y a-t-il une étude démontrant jusqu'à quel point la diminution du temps d'attente à une frontière contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre?

[*Traduction*]

M. Ron Reinas: Oui, nous en sommes conscients. Nous avons fait des études très détaillées à ce sujet lorsque nous envisagions d'élargir le pont au moyen d'un énoncé des incidences environnementales parrainé conjointement par le Canada et les États-Unis.

Encore une fois, l'enjeu ne porte pas sur les voies au-dessus des rivières: il faudrait tout faire pour éliminer les retards à la frontière. Cela se traduit par des choses comme le programme des négociants dignes de confiance, le programme EXPRES, le programme NEXUS, des règlements appropriés, un personnel adéquat dans les kiosques. Dans la mesure du possible, nous devons nous inspirer des conditions de libre circulation. Si vous les adoptez, il n'y a pas de marche au ralenti et il n'y a pas de gaz à effet de serre.

● (1500)

[*Français*]

M. Robert Aubin: L'étude à laquelle vous faites allusion est-elle d'ordre public? Si oui, pourriez-vous nous donner la référence, que ce soit maintenant ou plus tard?

[*Traduction*]

M. Ron Reinas: Notre étude sur les répercussions environnementales date de 2009-2010 et je peux certainement la fournir au secrétaire du Comité. Il y est question de la marche au ralenti des véhicules.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

L'économie du Canada et celle des États-Unis sont tellement interreliées que, chaque fois que notre comité fait une étude, on nous parle toujours d'harmonisation.

En ce qui concerne les mesures de sécurité pour les passages à la frontière, doit-on encore parler d'harmonisation, ou bien les États-Unis et le Canada ont-ils un projet commun en ce sens qui leur permettrait de se diriger, main dans la main, dans la même direction?

[*Traduction*]

M. Richard Comerford: Je crois que vous faites allusion à l'harmonisation de nos programmes. Est-il juste de dire cela?

[*Français*]

M. Robert Aubin: Oui.

[*Traduction*]

M. Richard Comerford: Nous avons divers programmes sur lesquels nous harmonisons nos démarches. Pardon...?

[*Français*]

M. Robert Aubin: Effectivement, il est question d'harmonisation, mais ma question visait plutôt à savoir si le Canada et les États-Unis s'assoient ensemble non pas pour harmoniser leurs lois respectives déjà existantes, mais pour élaborer le programme de demain.

[*Traduction*]

M. Richard Comerford: Je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous dites que nous devons nous rencontrer pour harmoniser la frontière afin d'avoir un passage frontalier efficace.

Nous avons toujours perçu la frontière, surtout sur le plan opérationnel, comme la seule et même frontière des deux pays. Nous croyons qu'il s'agit d'une seule frontière, alors la meilleure pratique est certainement d'harmoniser nos opérations là où nous le pouvons.

La présidente: Veuillez répondre brièvement.

M. Ron Reinas: C'est ce qui nous frustre, à titre d'exemple. Il y a l'IRF qui entre aux États-Unis, mais rien qui entre au Canada, de sorte que les gens qui traversent la frontière pensent qu'ils peuvent utiliser l'IRF pour venir au Canada, mais ils ne le peuvent pas. Des mesures d'harmonisation très simples pourraient être mises en oeuvre pour améliorer le fonctionnement de la frontière.

La présidente: C'est ce dont nous voulons entendre parler.

Merci beaucoup à tous.

À titre d'information, nous avons une sorte de table ronde entre 18 heures et 19 heures, si vous désirez revenir pour discuter davantage avec les membres du Comité. Nous serons tous disponibles entre 18 heures et 19 heures.

Nous allons suspendre la séance jusqu'au prochain groupe de témoins.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1505)

La présidente: Merci beaucoup d'être venus, messieurs.

Nous accueillons les représentants d'Accipiter Radar Technologies Inc., à savoir, son président-directeur général, Tim Nohara, et Roy Timms, membre du conseil d'administration et ancien président de la Niagara Industrial Association. Nous accueillons, à titre personnel, Patrick Robson, professeur au Collège Niagara, et M. Milot, directeur de la Chambre de commerce de Welland/Pelham.

Merci beaucoup à tous d'être venus. Nous vous en sommes reconnaissants.

Monsieur Milot, voulez-vous commencer?

M. Verne Milot (directeur, Welland/Pelham Chamber of Commerce): Merci beaucoup.

Madame la présidente et membres du Comité permanent, au nom des membres de notre Chambre de commerce, j'aimerais remercier le Comité de nous donner cette occasion de partager notre réflexion au sujet du corridor commercial et de questions de transport connexes dans la région de Niagara.

Je peux vous dire sans détour que le maintien d'une plaque tournante commerciale dynamique et fluide dans le corridor de la péninsule demeure une préoccupation et une priorité absolue pour nos 2 000 membres. Un grand nombre d'entre eux dépendent de ce corridor pour leur survie commerciale, et nous soulignons l'urgence de réfléchir aux problèmes imminents liés à cette route essentielle. Il est clair que le gouvernement fédéral peut jouer un rôle clé à bien des égards.

La principale préoccupation est le couloir du QEW continuellement congestionné qui relie Hamilton aux postes frontaliers des États-Unis, à Niagara Falls et à Fort Erie. Une véritable stratégie canadienne sur le corridor commercial de Niagara devra régler les problèmes de congestion sur les ponts internationaux de Niagara en fournissant l'infrastructure appropriée et des améliorations systémiques aux passages frontaliers afin de réduire les délais croissants à la frontière.

Plus important encore: il faudrait aménager une route au milieu de la péninsule pour régler les problèmes d'engorgement à partir du QEW et pour rediriger la circulation et le commerce vers un lien éprouvé et viable, pour relier Buffalo à Hamilton, l'aéroport de Hamilton et les grands centres du sud-ouest de l'Ontario jusqu'à Windsor et Sarnia.

On a passé des années à peaufiner et à perfectionner des corridors routiers écologiquement sensibles, relativement peu coûteux et efficaces. Il est temps d'agir. À la suite des évaluations environnementales appropriées qui sont en cours, nous encourageons le gouvernement fédéral à collaborer avec la province et d'autres intervenants pour aménager ce lien le plus tôt possible et pour alléger la congestion chronique des véhicules dans le corridor le long du QEW.

En fait, une grande partie de notre transport dépend maintenant de liens rapides et sans heurts entre les différents types de transport. La région de Niagara possède un excellent potentiel à ce chapitre, avec des terres peu coûteuses et appropriées qui peuvent contribuer au développement, et un bon réseau de transport, des voies ferrées, un accès aux côtes et ainsi de suite. Cela pourrait comprendre de nouveaux liens ferroviaires avec les terrains en développement. Nous exhortons le gouvernement fédéral à utiliser ses mandats, ses moyens de pression et son soutien financier pour y parvenir.

Le développement des rives du canal Welland a également été dans une impasse, pour ainsi dire, le long de dizaines de kilomètres de terres industrielles et créatrice d'emplois de premier ordre. Cela doit changer. C'est là que Transports Canada peut jouer un rôle clé en ouvrant ces zones de façon sensible et en les reliant de façon appropriée aux routes de transport commerciales dans le cadre d'une plaque tournante industrielle plus robuste.

Les liens de transport — les voies ferrées et navigables, le camionnage et les liaisons connexes — doivent devenir plus ouverts, transparents et fonctionnels pour assurer notre sécurité et notre prospérité économiques futures. Il n'est plus acceptable non plus de laisser inexploités les terrains industriels et aménageables le long du canal Welland, si nous voulons ancrer la région dans une zone commerciale étrangère d'une manière qui sera robuste et crédible pour les décennies à venir.

Ainsi, l'avenir de la région de Niagara à titre de corridor commercial d'importance nationale pourra être assuré. Les membres de notre Chambre de commerce pourront alors faire des affaires fructueuses, ce qui favorisera vraisemblablement la création de milliers de nouveaux emplois.

Merci de votre temps.

● (1510)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Milot.

Monsieur Robson, vous avez la parole.

M. Patrick Robson (professeur, Niagara College, à titre personnel): Merci, madame la présidente, et merci de m'avoir invité.

Comme on l'a mentionné, je m'appelle Patrick Robson. En fait, je suis planificateur professionnel agréé et membre de l'Institut canadien des urbanistes, alors même si je suis actuellement professeur au Collège Niagara, j'ai été commissaire à la planification pour la région de Niagara pendant un certain nombre d'années, et c'est avec la sensibilité d'un planificateur régional et urbain que je présente mes commentaires aujourd'hui.

Tout d'abord, permettez-moi de faire un bref rappel historique. La notion de corridor commercial à Niagara n'a rien de nouveau. En fait, cela remonte à nos premiers peuples. La région était un carrefour de commerce pour les Premières Nations, et des preuves démontrent que, sous la supervision et la surveillance des Neutres, Niagara a été un centre de commerce pendant des centaines d'années. Les Algonquins y venaient d'aussi loin au nord que la baie d'Hudson. Les peuples Seminole de la Floride et toutes les nations qui se trouvaient entre les deux convergeaient vers Niagara qui était en quelque sorte un carrefour commercial pour toute la partie est de l'Amérique du Nord, et cette région a encore une valeur de localisation essentielle.

La moitié des batailles de la guerre de 1812 ont été livrées dans le théâtre de Niagara, et la raison en est très simple: il s'agissait d'un emplacement stratégique pour le mouvement des biens et des personnes; si vous contrôlez la route, vous contrôlez le continent. Peu importe qui peut crier victoire dans ce conflit, il ne fait aucun doute qu'il a servi de fondement à l'édification de la nation des deux côtés de la frontière, et cela a été suivi de plus de 200 ans de coopération binationale sur de nombreux fronts, dont le commerce n'est pas le moindre.

La construction du canal Welland, qui a commencé dans les années 1820, a ouvert l'intérieur du continent au commerce, et cela continue aujourd'hui. En fait, on a dit que si les huit États des Grands Lacs, l'Ontario et le Québec formaient une seule économie, elle serait la troisième ou la quatrième en importance au monde, alors il s'agit toujours d'un endroit réellement essentiel.

Et plus d'un siècle plus tard, en 1974, l'importance du transport des marchandises et des personnes a été reconnue dans le premier plan stratégique régional de Niagara. Plus précisément, on envisageait un corridor au milieu de la péninsule, dont vous avez entendu parler. En termes de planification, je dirais que la mention d'une route au milieu de la péninsule ne représentait pas tant une nouvelle vision qu'une reconnaissance du fait qu'un corridor commercial existait déjà — le tracé général de l'autoroute 20 en matière de routes; l'infrastructure ferroviaire, comme la ligne de Toronto, Hamilton et Buffalo ou THB, toujours en service; et l'intersection critique des deux avec le canal Welland. Cependant, à cette époque, l'économie locale était florissante dans les secteurs de l'acier et de l'automobile, et l'amélioration de ce corridor n'a pas été revendiquée avec enthousiasme. On l'a examiné de nouveau depuis que le paysage économique de la région a été sérieusement transformé par l'exode d'une grande partie de cette activité industrielle.

Cela nous amène à la fin des années 1990 et au début des années 2000. Les dirigeants locaux, y compris nos amis de l'ouest de l'État de New York, étaient aux prises avec une transition économique semblable. Ils ont entamé de réels efforts pour trouver des moyens de faire la transition vers un avenir économique renouvelé. Par pure coïncidence, au même moment, l'Ontario envisageait de s'adapter à la croissance future dans la région élargie du Golden Horseshoe. Cela comprend Niagara et Hamilton. Les dirigeants locaux ont réussi à convaincre Queen's Park de reconnaître le lien commercial que représente la région de Niagara, et ce succès s'explique en partie par le fait qu'ils ont pu faire valoir l'existence d'une importante infrastructure de transport — routier, ferroviaire, maritime et aérien. Lorsque le premier plan de croissance de la grande région du Golden Horseshoe a été approuvé, il y avait ce que j'appelle une désignation spéciale pour le centre économique et la porte d'entrée de Niagara, comme on surnomme cet endroit. Cependant, les détails restaient à préciser à cet égard, ce qui présentait en fait une excellente occasion à l'échelle locale.

J'ai eu la chance à l'époque de diriger le personnel responsable du processus, et nous avons eu plusieurs parrains politiques, notamment M. Vince Badawey, qui était alors maire de Port Colborne et qui est maintenant député de Niagara-Centre. Ils ont élaboré tout un système de politiques avec des outils comme des incitatifs financiers, et tout cela a été élaboré dans le cadre du plan relatif à la porte d'entrée. Ce plan repose sur des hypothèses et des objectifs de base, notamment le fait que nous avons plus de 2 000 hectares de terres industrielles exploitables ou réaménageables qui sont entièrement sous-utilisées et l'existence de cette infrastructure multimodale. Le fait de mettre l'accent sur ce que nous faisons bien dans notre économie — la transformation des aliments dans la région, la fabrication avancée et la logistique — a été un élément important de ce processus. De plus, il est entendu que cette porte d'entrée sert les intérêts économiques régionaux, provinciaux et nationaux. C'était en fait le fondement de l'octroi d'une zone de commerce international par le gouvernement.

● (1515)

Les éléments fondamentaux sont tous en place. Nous avons une reconnaissance fédérale, une désignation provinciale, ainsi que des politiques et des outils à l'échelle locale, mais nous devons assurer la coordination et l'intégration de ces infrastructures de transport. Elles se recoupent, mais cela ne veut pas dire que leur interaction approche même quelque peu leur potentiel collectif. Cela fait partie du défi.

La présidente: Merci, monsieur Robson. Vous pourrez peut-être faire d'autres commentaires lorsque vous répondrez aux questions.

Allez-y, monsieur Nohara.

M. Tim Nohara (président-directeur général, Accipiter Radar Technologies Inc.): Il me fait plaisir de vous revoir. Merci de m'accueillir, madame la présidente et membres du Comité.

Bonjour. Je m'appelle Tim Nohara et je suis président et chef de la direction d'Accipiter Radar, une entreprise canadienne de haute technologie située ici même à Niagara, au centre du système de transport de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le système de transport maritime est une autoroute maritime binationale, écologique et essentielle qui traverse la porte d'entrée et le corridor de commerce Ontario-Québec. C'est ici que se font environ 70 % de nos échanges commerciaux avec notre partenaire du Sud.

Pour maintenir et mettre en valeur des actifs commerciaux essentiels, Ottawa doit investir, comme il l'a fait en versant 4 milliards de dollars pour la construction du pont Gordie-Howe. Toutefois, notre compétitivité, la création d'emplois, la résilience aux changements climatiques et au terrorisme, la sécurité et la protection de l'environnement ne sont pas seulement des questions de briques et de mortier. Il s'agit aussi d'investir dans un commerce plus intelligent, et un commerce plus intelligent est à la fois plus écologique et plus sûr parce qu'il maintient la fluidité opérationnelle. Avec un petit investissement, le Canada peut se positionner pour devenir le chef de file mondial du transport maritime intelligent ici même, où la logistique du transport intermodal est optimisée en temps réel.

Cet investissement prendrait la forme d'une technologie partagée relative au domaine maritime qui serait utilisée dans les ports, sur les Grands Lacs et la voie maritime partout en Ontario et au Québec. Elle serait accessible à tous les intervenants du secteur des transports afin de fournir un soutien et faciliter la prise de décisions concertées à l'échelle du système.

Nous avons tous connu des embouteillages sur les autoroutes et les ponts. Nous accélérons sur les voies où la circulation est légère, seulement pour freiner, ralentir ou arrêter pendant des minutes ou des heures là où il y a de la congestion. Nous savons que notre temps de déplacement serait sérieusement réduit si la circulation était répartie plus uniformément et si nous réduisions notre vitesse de peut-être 10 % ou 20 %. De plus, on émettrait beaucoup moins de gaz à effet de serre et il y aurait moins d'accidents.

C'est la même chose pour le système de navigation des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Un navire de charge ou de croisière peut parcourir plus de 3 000 kilomètres entre Québec et Thunder Bay. En cours de route, le navire se déplace à toute vapeur, pour ensuite subir plusieurs ralentissements, souvent causés par des embarcations de plaisance. Cela entraîne un gaspillage important de carburant, lequel représente la majeure partie des coûts de transport. Si les ralentissements étaient prévisibles, les navires ralentiraient lorsqu'ils naviguent dans ces endroits, ce qui permettrait d'économiser du carburant et de réduire les gaz à effet de serre, mais personne ne sait où se trouvent les embarcations de plaisance.

Les embarcations de plaisance sont beaucoup plus nombreuses que les navires sur cette autoroute maritime, tout comme les voitures sont plus nombreuses que les camions de transport sur nos routes pavées. Les embarcations de plaisance sont souvent responsables de ces ralentissements, car elles bloquent involontairement les voies de navigation et l'accès aux quais. Si les capitaines de port et les gestionnaires du trafic maritime savaient où les embarcations de plaisance causaient des obstacles, on pourrait prendre des mesures pour les disperser afin d'éviter les ralentissements.

Parce qu'il y a beaucoup d'incertitude quant au moment où un navire arrivera à son terminal ou à son poste d'amarrage, l'arrivée juste à temps des manutentionnaires logistiques qui chargent et déchargent le fret à destination et en provenance des navires vers un autre mode de transport, comme le chemin de fer ou le camion, n'est pas possible aujourd'hui. Si le personnel logistique pouvait mieux prévoir les heures d'arrivée des navires, il pourrait coordonner plus efficacement les transferts intermodaux. Vous voyez, une expédition plus intelligente exige une compréhension commune en temps réel de la circulation, notamment dans le cas des embarcations de plaisance, afin que les intervenants puissent participer à la gestion du flux, individuellement et en collaboration, dans l'ensemble du système de transport. Investir dans une technologie partagée relative au domaine maritime serait la façon de combler cette lacune critique en matière de sensibilisation à la circulation sur l'autoroute maritime.

Nous sommes un pionnier et un chef de file mondial dans cette technologie, qui combine les systèmes d'information radar et l'analyse des mégadonnées — l'IA — pour fournir un soutien décisionnel aux intervenants afin qu'ils puissent gérer plus intelligemment leurs activités de transport.

Accipiter travaille en partenariat avec les principaux instituts de recherche en logistique du transport au Québec et en Ontario, avec nos entreprises de transport dans tous les grands ports de l'Ontario et du Québec, avec la Voie maritime, le Conseil de la région des Grands Lacs et d'autres. Cela crée un projet technologique prêt à démarrer qui pourrait sérieusement améliorer et mettre en valeur ce système de navigation des Grands Lacs, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la porte d'entrée continentale, et propulser le Canada au rang de chef de file mondial en matière de transport maritime plus intelligent au profit des Canadiens.

Ce projet est également très bien harmonisé avec le plan Transports 2030 du ministre Garneau, le plan de protection des océans et l'initiative de protection des Grands Lacs de la ministre McKenna.

● (1520)

J'ai hâte de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Timms, bienvenue.

M. Roy Timms (membre du conseil, ancien président, Niagara Industrial Association): Merci.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent, je suis Roy Timms, ancien président de la Niagara Industrial Association, et je représente aujourd'hui nos 220 membres, qui fabriquent pour environ un milliard de dollars de marchandises par année. Les membres de notre association ont préparé ce mémoire pour votre examen et nous vous remercions de nous avoir invités.

Nous croyons en l'avenir de la région de Niagara comme plaque tournante commerciale essentielle du Canada et acteur principal pour le bien-être économique de notre pays. La région de Niagara a un potentiel inutilisé considérable et beaucoup trop de possibilités inexploitées. Cette région est bien positionnée comme corridor de transport stratégique de prochaine génération. Nous sommes situés entre le Canada et les États-Unis et nous nous sommes vantés que la valeur du commerce qui a traversé nos frontières en 2015 était de 105 milliards de dollars. Les trois quarts des 34,6 milliards de dollars d'activité économique de la Voie maritime du Saint-Laurent passent par le canal Welland, qui traverse le centre de la péninsule.

Niagara est situé à un jour de route, dans n'importe quelle direction, d'un marché de 140 millions de personnes au Canada et aux États-Unis. Nous avons également été désignés comme la première zone franche de l'Ontario. Niagara est une plaque tournante et un point de transport intermodal de marchandises. Nous avons un potentiel de croissance important. Notre proximité de la frontière canado-américaine est unique. Nous avons un accès terrestre et maritime peu coûteux et un réseau de voies ferrées de première qualité raccordé aux transporteurs ferroviaires américains. Nous avons aussi une voie ferrée de courte distance sur toute la largeur de la péninsule. Nous avons un réseau routier bien entretenu et une qualité de vie abordable et de classe mondiale pour les nouveaux résidents.

Tout compte fait, cela nous donne un avantage unique sur le plan de la localisation et un potentiel énorme de devenir une plaque tournante qui complète les corridors comme ceux du Grand Toronto tout en réduisant la congestion. L'Ontario et le nord-est des États-Unis devraient connaître une croissance soutenue. La région de Niagara pourrait accueillir une augmentation importante du transport des matières premières et des produits finis canadiens pendant des décennies. Nous sommes convaincus que la création de cette infrastructure commerciale à Niagara est un élément important pour assurer le développement et la durabilité des exportations canadiennes.

Nous croyons que la stratégie canadienne sur les corridors commerciaux devrait tirer parti de toutes ces possibilités et de tous ces avantages naturels en apportant des améliorations aux réseaux routier, ferroviaire, de ponts et de voies navigables, en créant des corridors plus accessibles au secteur industriel de Niagara et aux terres d'emploi.

Nous avons sérieusement besoin d'un accès plus rapide et plus fiable à la frontière américaine par les ponts internationaux congestionnés de Niagara. Cela revêt une importance cruciale. Nous envisageons d'aménager une liaison entre Buffalo et l'aéroport de Hamilton et le corridor Brantford — Kitchener-Waterloo — London au moyen d'une route qui serait située au milieu de la péninsule. Il s'agirait d'une nouvelle route qui est à l'étude depuis un certain temps.

Les intervenants conviennent que ce lien puissant réglerait le problème de congestion et qu'il serait un élément stratégique et essentiel au développement économique futur du sud-ouest de l'Ontario. La route proposée au milieu de la péninsule fait l'objet d'une évaluation environnementale. Nous exhortons le gouvernement fédéral à appuyer ce projet et à le financer.

De plus, la stratégie serait liée au développement de parcelles industrielles commerciales situées le long du canal Welland qui sont vacantes depuis beaucoup trop longtemps. Comme vous le savez, une transition majeure est en cours à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Celle-ci fait maintenant l'objet d'un examen fédéral quant aux possibilités de développement.

La région de Niagara est une candidate évidente pour ce genre de changement. D'autres ports le long de la voie maritime se sont développés et ont prospéré, mais les terres le long du canal Welland sont demeurées inexploitées pendant la durée de l'accord.

● (1525)

Je ne veux pas blâmer la Corporation de gestion de la Voie maritime pour cette stagnation, parce que l'aménagement du territoire n'est pas son activité principale, mais il est temps de mettre l'accent sur une nouvelle orientation, avec des chefs de file énergiques qui se concentrent sur un actif fédéral sous-utilisé, soit les terrains d'emplois le long du canal Welland.

Une stratégie de corridor commercial dans la région de Niagara devrait également comprendre une stratégie correspondante d'investissement industriel qui crée des emplois pour modifier le zonage des nouveaux terrains...

La présidente: Monsieur Timms, je suis désolée de vous interrompre, mais le Comité a des questions à poser et notre temps est limité.

M. Roy Timms: D'accord.

La présidente: Ce que vous n'avez pas eu le temps de dire, vous pourrez peut-être le faire lorsque vous répondrez à une question.

Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

Les représentants de la Algoma Central Corporation nous ont dit que prolonger la saison d'opération du canal Welland aurait un effet positif sur l'économie de la région. Ce sentiment est-il partagé par ceux d'entre vous qui sont à la table?

Je vais commencer par vous, monsieur Timms.

M. Roy Timms: Oui.

M. Patrick Robson: Je dirais non seulement qu'il devrait être ouvert plus longtemps, mais qu'il faut aussi reconnaître qu'il ne s'agit pas seulement d'un corridor d'une longueur de 26 milles, mais aussi d'un port qui pourrait accommoder d'autres installations portuaires et d'autres activités de transport intermodal. Je pense qu'il pourra accueillir un tonnage beaucoup plus important, mais que cela aura un impact sur son utilisation.

M. Verne Milot: Le Jungbunzlauer à Port Colborne en est un exemple. On y utilise même des cargos en hiver pour entreposer le grain lorsqu'il ne peut être transporté. On y entrepose le grain et on les utilise tout l'hiver.

Même si c'est en raison d'une catastrophe environnementale, nos hivers deviennent de plus en plus doux, ce qui facilite les choses, et les cargos peuvent toujours être utilisés à d'autres fins.

M. Tim Nohara: Je crois pouvoir répondre à cette question maintenant. Pour ce qui est de l'état des glaces, un navire de la Fednav est resté coincé en raison de la neige au cours de la dernière saison et la voie maritime a dû rester ouverte une semaine de plus. Une meilleure surveillance des glaces, que la technologie MDA partagée dont j'ai parlé rend possible, peut à la fois prolonger la saison d'opération du canal et profiter aux entreprises de transport maritime. C'est la raison pour laquelle ils coopèrent avec nous: ils veulent comprendre le comportement de la glace et son écoulement dans les points d'étranglement des rivières pour être en mesure de faire un ou deux voyages de plus par année.

M. Matt Jeneroux: C'est exact. Les administrateurs de la Voie maritime ont dit qu'une prolongation de la saison d'opérations n'aurait de toute façon eu aucun impact pendant sept des dix dernières années. Des commentaires à ce sujet seraient utiles.

M. Patrick Robson: Ce que je trouve difficile à comprendre, c'est qu'on l'évalue en fonction des tendances passées au lieu d'imaginer une façon d'exploiter cet actif afin de le rendre plus productif.

À mon avis, si on investit pour améliorer la performance de cet actif et augmenter les activités de transbordement multimodal, y compris la logistique en prévision d'un passage transfrontalier, les tendances du passé ne seront pas garantes du rendement futur.

● (1530)

M. Matt Jeneroux: C'est intéressant.

Pour changer de sujet un tant soit peu, vous en avez parlé et nous en avons fait l'expérience hier sur la route de l'aéroport jusqu'ici. Des témoins précédents ont parlé de la nécessité ou du désir évident d'augmenter le nombre de déplacements routiers, de routes. J'ai perdu le fil, mais je pense qu'il y a eu au moins une, deux ou trois demandes de routes additionnelles possibles.

Est-ce que vous fixez vos priorités en fonction des demandes municipales avant de les transmettre à la province et ensuite au gouvernement fédéral?

Je viens de l'Alberta, et c'est la méthode que nous semblons suivre habituellement, mais il paraît étrange d'avoir des demandes pour de nouvelles routes et que le gouvernement fédéral interviennent ensuite et dise: « Une route, bravo. Maintenant, la province et la municipalité doivent intervenir aussi. » Cela semble aller dans l'autre sens.

Existe-t-il un problème de classement? Désire-t-on changer la façon dont on classe les choses? Je pense qu'il serait utile d'avoir des faits instructifs sur la façon dont cela fonctionne dans la région.

M. Patrick Robson: Je peux essayer de faire cela.

Je pense que vous êtes d'avis qu'il y aura des pressions ou des efforts de lobbying qui proviendront du niveau local, dans la mesure où cette localité perçoit l'existence d'un besoin pressant. Dans un endroit comme Niagara, où l'économie est en transition, l'urgence est plus grande. Il faut alors se demander si c'est ce que les municipalités voisines veulent accomplir et comment cela s'inscrit dans une stratégie plus vaste.

Ayant participé au processus d'évaluation environnementale pour le corridor de transport du centre de la péninsule, je crois que définir le mouvement des personnes et des marchandises est l'une des choses que nous devons faire très rapidement. Cela identifierait plus précisément nos options. S'il s'agit d'une route, il pourrait aussi s'agir d'une voie ferrée, si on a souligné les façons d'améliorer cette séparation et de la rendre plus efficace.

La présidente: Merci, monsieur Robson.

M. Badawey est le suivant.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je dois d'abord faire la déclaration suivante. Selon la nouvelle norme relative à la nécessité de diversifier nos échanges commerciaux — pour réduire notre dépendance sur le marché le plus évident, c'est-à-dire celui des États-Unis — il est évident que l'Ontario joue un rôle important dans l'économie du Canada sur le plan de notre PIB. Par exemple, lorsque nous prenons en compte un PIB d'environ 795 milliards de dollars ou 56 900 $ par habitant, il est tout à fait évident que nous contribuons au succès économique du pays.

On a mentionné plus tôt à quel point la voie maritime et nos actifs sont sous-utilisés. Il semble que les capitaux sont là, les briques et le mortier, y compris, bien sûr, les incitatifs. Par exemple, cet endroit a été désigné comme zone franche.

Que peut-on faire de plus? Comment reconnaître officiellement le corridor commercial? Comment participez-vous à cela? Quels sont les investissements nécessaires pour améliorer la performance de l'Ontario, ce qui permettra à notre pays de renforcer sa performance en matière de commerce international?

M. Roy Timms: Monsieur Badawey, vous avez parlé des terres inutilisées autour du canal Welland et je pense que c'est un élément important. Le port de Hamilton est maintenant plein. Il a atteint sa capacité maximale.

Le gouvernement fédéral possède une importante quantité de terrains des deux côtés du canal, sur une distance d'environ 20 milles. Les terrains ne sont pas aménagés. Les municipalités seraient favorables à leur utilisation à des fins économiques.

Je pense que cela est essentiel, qu'une route au milieu de la péninsule est essentielle parce qu'elle aurait pour but de relier Niagara Falls à Hamilton et les autoroutes de la série 400 entre Hamilton et London. Cela accélérerait considérablement la circulation.

Ce sont deux éléments clés.

● (1535)

M. Patrick Robson: Je crois que cela ressemble au port de Montréal. Encore une fois, je suis planificateur. Le port de Montréal fonctionne comme point de transbordement en vrac.

Si nous parlons de commerce international et, en particulier, de tirer profit du commerce entre l'intérieur du continent et des endroits comme l'Europe, je crois que nous devrions prendre des mesures pour veiller à ce que le canal Welland fonctionne davantage comme point de transbordement en vrac avec les infrastructures nécessaires, comme une aire de trafic ferroviaire. Comme M. Timms l'a souligné, cela devient le catalyseur d'une activité industrielle supplémentaire et de la fabrication à valeur ajoutée, et cela nous permettra peut-être de dépendre un peu moins d'une seule voie de commerce.

M. Verne Milot: Je pense — et c'est en partie la réponse à la question de M. Badawey et à celle de M. Jeneroux — qu'il y aura certainement des gens le long du corridor congestionné du QEW qui voudront dire: « Gardons toute la circulation ici ».

Prenons une analogie ridicule qui s'applique à la plupart des organismes vivants: les parties de notre corps qui sont essentielles à notre survie viennent par paires. Nous avons deux yeux. Nous avons deux bras. Si nous n'avions qu'un seul oeil, nous ne survivrions plus.

Si vous examinez de façon stratégique la vulnérabilité du QEW, vous verrez qu'elle est élevée. Cette autoroute est trop congestionnée, et nous devons créer une autre artère. Au moins, nous aurons ainsi doublé le corridor de commerce terrestre le plus vulnérable au Canada. Par ailleurs, cela peut se justifier sur le plan économique.

Nous aménageons des terrains inexploités pour favoriser la croissance dans une région où il n'y a pas de congestion. À mon avis, il est très simple d'envisager la question ainsi.

M. Tim Nohara: Je suis d'accord avec mes collègues, mais je souscris à une approche plus adaptée au XXI^{e} siècle, c'est-à-dire que nous pouvons faire les choses plus intelligemment.

Nous avons besoin d'une largeur de bande suffisante là où se trouvent les points d'étranglement, mais le transport des marchandises par navire vers les ports, en passant par les terminaux, les manutentionnaires logistiques, les camions, les chemins de fer... Nous construisons un nouveau pont important entre Windsor et Detroit, le pont Gordie-Howe. La façon plus intelligente de procéder serait de supprimer la circulation des camions sur les ponts, de la rediriger vers les chemins de fer et les ports. À mon avis, ce corridor pourrait non seulement donner l'exemple à l'échelle planétaire, mais le Canada pourrait devenir un chef de file mondial en matière de logistique et de transport intermodal.

C'est un élément que j'aimerais invoquer précisément en réponse à votre question. Nous pouvons certainement profiter d'une plus grande capacité aux points d'étranglement, mais nous pouvons être plus intelligents pour ce qui est de tirer parti de l'investissement et de la capacité que nous avons.

Ici, à Niagara, en Ontario et au Québec, j'aime envisager cette autoroute marine comme une autoroute marine continentale. Il existe une excellente occasion de tirer parti de ces atouts par le biais d'une circulation plus intelligente des marchandises et des personnes.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Monsieur Nohara, vos propos préliminaires m'ont beaucoup interpellé. Je vais donc sauter dans la discussion qu'on a déjà amorcée avec vous.

À ce comité, on dit souvent que le Canada accuse du retard dans certains domaines. Pourtant, vous avez dit que le Canada pourrait être un chef de file en matière de circulation intelligente. Cela veut donc dire qu'il n'y a pas un pays sur la planète qui possède l'expertise dont vous nous parlez et que le Canada pourrait être parmi les premiers pays à la posséder. Est-ce bien cela?

[*Traduction*]

M. Tim Nohara: Oui, monsieur, c'est précisément ce que je dis.

Si vous regardez le CIRRELT, au Québec, qui est un institut de recherche de calibre mondial sur le commerce et la logistique, et le Cross-Border Institute de l'Université de Windsor, ici en Ontario, vous constaterez que nous disposons d'une compétence extraordinaire en matière de logistique, qui n'a rien à envier à celle de nos homologues américains et européens quant à la géolocalisation de camions en déplacement. Nous pouvons mettre la géolocalisation au service des camions. Nous savons où ils se déplacent. Nous pouvons établir des modèles pour les points de distribution — l'exportation et l'importation —, qui comprennent les points d'étranglement et la façon de les éliminer. Cependant, nous sommes dans le noir lorsque nous transposons ces liaisons intermodales au domaine maritime. Nous sommes aveugles dans le domaine maritime.

Le CIRRELT et le CBI ont établi un partenariat avec nous. Ils reconnaissent que si nous pouvions recueillir les données massives qui montrent en temps réel et chronologiquement les connexions entre le terminal et la logistique, les routes et les trains, puis que nous les appliquions au domaine maritime en tenant compte des embarcations de plaisance et autres obstacles du domaine maritime, on pourrait en tirer des données. Elles pourraient être extraites non seulement pour assurer la gestion en temps réel de la congestion de la circulation dans l'ensemble du système, mais aussi pour améliorer la conception, en sachant où se trouvent les obstacles, et ainsi en venir à établir des pratiques exemplaires.

Du côté de la recherche, on dit que nous serions effectivement le chef de file, et de loin, dans un monde où personne ne s'est attaqué à ce problème. Nous avons actuellement toutes les pièces du casse-tête.

● (1540)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Autrement dit, le seul moyen pour qu'un système comme celui-là fonctionne, c'est que l'ensemble des partenaires soient connectés au même réseau. On peut bien vendre le principe de la technologie, mais si tout le monde n'est pas connecté, on va se retrouver avec les mêmes problèmes.

Pour pouvoir obtenir ces données, faudrait-il que le gouvernement fédéral fasse office de leader et impose une telle technologie à l'ensemble des partenaires? Sinon, cela reste un bel objectif, mais les résultats seront plus difficiles à atteindre.

[*Traduction*]

M. Tim Nohara: Encore une fois, vos observations sont tout à fait justes, monsieur.

Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est que nous disposons aujourd'hui d'une technologie pour appuyer ce que nous appelons la connaissance commune du domaine maritime. Elle a été élaborée au cours des 15 dernières années dans le sillage des événements du 11 septembre, mais on commence maintenant à lui trouver des applications dans les domaines du commerce, de l'expédition et de la gestion logistique.

Le gouvernement canadien a des stratégies dans les plus hauts échelons de tous les ministères fédéraux. En fait, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, qui est un groupe de Transports Canada, reconnaît que les partenaires fédéraux doivent mettre en commun leurs connaissances du domaine maritime.

Nous avons la technologie canadienne. Elle a été mise en oeuvre sous forme d'opérations autonomes à petite échelle et nous sommes prêts à aller de l'avant. Elle ne requiert aucune infrastructure de TI autre qu'un téléphone cellulaire, un appareil mobile ou un ordinateur avec accès à Internet. On l'utilise déjà dans certaines zones à l'intérieur du système, par exemple dans le système de navigation des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle est prête.

C'est le fait d'élargir l'infrastructure de façon à voir l'ensemble du système et des connexions — c'est-à-dire la formation, les ports, les exploitants de terminaux, les utilisateurs de la voie maritime, tous les intervenants - - et le fait de donner accès à ces outils aux entreprises de transport maritime et à leurs groupes de planification et de marketing qui leur permettra de prendre des décisions dans leur intérêt. Le fait que les chercheurs leur donnent accès à ces données massives leur permettra d'analyser les scénarios récurrents, de comprendre les variations spatiales et temporelles, puis de concevoir des solutions pour atténuer les problèmes et permettre d'établir des pratiques exemplaires dans ces domaines.

C'est une nouvelle source de données. L'extraction de ces données, aussi bien brutes que plus raffinées, constitue littéralement une toute nouvelle industrie.

La présidente: Vous avez le temps de poser une très brève question.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Pour terminer sur ce sujet, j'aimerais savoir si, à votre avis, la mise en oeuvre de ce système, si tant est qu'une telle chose soit possible, va retarder ou éliminer la construction de nouvelles autoroutes.

[*Traduction*]

M. Tim Nohara: Non, cela ne la retarderait pas. Cela accroîtrait l'efficacité opérationnelle. Il n'y a rien qui lie les deux...

[*Français*]

M. Robert Aubin: Ma question n'était peut-être pas claire. Je voulais savoir si, dans le cas où l'on mettrait ce système en oeuvre, la construction de nouvelles autoroutes pourrait être évitée.

[*Traduction*]

M. Tim Nohara: Je ne suis pas un expert en matière d'autoroutes. Mon instinct me dit que cela ne changerait pas nécessairement la donne quant à la nécessité d'un corridor au milieu de la péninsule. À l'avenir, cela pourrait changer, une fois l'efficacité opérationnelle acquise, mais je ne crois pas que cela affecterait les besoins pour l'instant.

La présidente: D'accord, nous passons à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Robson, je pense que la plupart de mes questions s'adresseront à vous.

J'ai travaillé pour la Greater Vancouver Transportation Authority. Nous avons fait énormément de conception et de planification. Un principe économique demeure: si on observe que l'offre est limitée pour quelque chose et que son coût est maintenu bas, on finit par devoir rationner. En ce qui concerne les routes, le rationnement prend la forme de congestion. On a beau examiner le concept d'une autoroute au milieu de la péninsule, l'expérience démontre qu'en très peu de temps, la circulation générale y prendra toute la place. La question qui se pose alors est la suivante: quelles politiques ou quels mécanismes stratégiques, en plus des mécanismes technologiques, pourrait-on appliquer pour accorder la priorité à une circulation plus hautement valorisée?

Devrions-nous inclure la tarification routière et la gestion de la demande dans un plus grand portefeuille, car il se passe beaucoup plus de choses dans la péninsule et dans la région du Grand Toronto que le simple transport de biens et de services? Beaucoup de gens sont déplacés à cause du coût élevé du logement à Toronto, alors ils s'installent plus loin et veulent faire la navette. Les enjeux sont multiples, mais la logique veut que, si on la construit, eh bien, elle se remplira en moins de deux, à moins qu'on gère la situation. Quelles sont vos réflexions à ce sujet, dans le contexte de cette région?

● (1545)

M. Patrick Robson: Merci beaucoup de la question.

J'ai déjà parlé de la circulation des biens et des personnes. En fait, c'est dans la région métropolitaine de Vancouver que j'ai entendu une expression extraordinaire sur le transport en commun, et c'est qu'il vaut mieux amener beaucoup de gens à quelques endroits que quelques personnes à beaucoup d'endroits. Je crois que la même chose s'applique à votre question. Par exemple, si nous parlons de la façon de transporter des gens et des marchandises, si l'on traite les deux séparément, quelle est la fonctionnalité de ce que nous construisons?

Il n'est pas nécessaire d'aller très loin. On n'a qu'à se tourner vers les États-Unis. Il y a beaucoup d'autoroutes à accès limité. On ne met pas des échangeurs à tous les carrefours possibles, ce qui favorise la densité de circulation que vous soulignez à juste titre. Il existe d'autres outils de politique publique. Il pourrait en fait s'agir d'une sorte de route à péage qui serait disponible. Mais je pense que le plus important est d'en limiter l'accès aux seuls points de jonction les plus importants.

Nous avons parlé du canal Welland. Ce serait une option toute naturelle. Je ne me rendrai pas populaire en le disant, mais je pense que si on mettait l'accent sur l'aspect limité de l'accès, il y aurait peut-être trois, au plus quatre échangeurs dans toute la péninsule. L'équilibre est une chose que nous pouvons gérer et faire valoir, tout en reconnaissant qu'il s'agit encore d'une voie de circulation.

M. Ken Hardie: Très bien. C'est tout.

La présidente: Merci.

Monsieur Iacono, allez-y.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

J'aimerais poser quelques questions à M. Nohara.

Vous avez un peu piqué ma curiosité. Dans votre allocution, vous avez souligné l'importance d'investir dans l'expédition intelligente. Malheureusement, ce n'est que récemment que j'ai entendu parler de la notion de port intelligent. Je suppose que c'est une pratique qui tend à croître, étant donné l'évolution des nouvelles technologies.

Comment l'autonomisation et l'automatisation des véhicules peuvent-elles favoriser les activités dans les ports?

[*Traduction*]

M. Tim Nohara: Je ne suis pas certain que les véhicules autonomes eux-mêmes auraient une incidence directe sur les opérations portuaires. Je ne suis certainement pas un expert en la matière. Si j'ai bien compris, le problème tient davantage au fait que les intervenants, les responsables de la logistique aux installations terminales... Les ports eux-mêmes ne comprennent pas où ils se situent — le moment d'arrivée des navires et les rendez-vous qui ont été pris entre les exploitants de terminaux et les compagnies de transport maritime. Ces connaissances ne sont pas partagées, et c'est donc cette lacune dans les connaissances qui, à mon avis, crée de l'inefficacité à cette étape.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Est-ce ce que vous appelez le commerce intelligent? En quoi le commerce intelligent consiste-t-il exactement?

[*Traduction*]

M. Tim Nohara: J'appelle cela l'expédition intelligente, mais c'est la même chose. Permettez-moi de vous donner quelques exemples. C'est la meilleure façon de l'illustrer.

M. Angelo Iacono: Qui devrait faire cela maintenant? Est-ce le gouvernement ou les ports?

M. Tim Nohara: Nous devrions le faire. Pour utiliser une analogie avec le hockey, pour jouer plus intelligemment, il faut jouer en équipe. Que l'on soit une société de transport, la voie maritime, le gouvernement, les organismes de réglementation ou Transports Canada, nous avons tous un rôle à jouer. C'est un jeu d'équipe volontaire parce que cela nous rend tous meilleurs. Cela se passe à l'échelle du système et de l'entreprise.

Par exemple, il y a la fluidité opérationnelle dont j'ai parlé dans ma déclaration liminaire sur la congestion due aux embarcations de plaisance. Permettez-moi de vous donner quelques exemples de plus.

Nous avons des préoccupations environnementales. Il y a les changements climatiques et les niveaux d'eau élevés. Au cours des dernières saisons, les niveaux d'eau ont été élevés. Que se passe-t-il? Nous avons des navires, surtout étrangers, qui traversent nos eaux pour le commerce. Le niveau de l'eau est beaucoup plus élevé. Nous avons été inondés ici dans la région. Ils peuvent maintenant transporter plus de marchandises. C'est ce qu'ils vont faire. Ils vont transporter plus de marchandises. Ils ne réduiront pas leur vitesse. Maintenant, la puissance des vagues qu'ils créent dans leur sillage cause d'énormes dommages aux infrastructures riveraines. Une partie du transport plus intelligent consisterait à reconnaître le lien entre le changement climatique et les activités réelles.

Il y a beaucoup d'exemples comme celui-ci qui viennent des intervenants, de la communauté elle-même. Il y a les baleines noires. Nous devons faire respecter la vitesse des navires dans les corridors. Il y a de la glace dans cette région. Nous utilisons l'hydroélectricité en Ontario et au Québec. Nous sommes très fiers de notre production d'hydroélectricité, de notre production d'énergie propre. Pouvez-vous croire que l'efficacité opérationnelle de la production d'énergie dans les barrages est liée à la structure sous-marine de la glace pendant les mois d'hiver, et que cela influence la vitesse des navires pendant les périodes de gel?

● (1550)

M. Angelo Iacono: Dans cet exemple, je peux dire que c'est surtout la responsabilité du port de se maintenir, de s'améliorer. Ce ne serait pas une affaire pour le gouvernement.

Deuxièmement, si c'est le cas... Je vais parler de mon port à Montréal, que j'ai visité récemment. Ce sont eux qui m'ont amené le concept de ports intelligents. Quand ils ont dit cela, je leur ai demandé s'ils étaient allés à Laval. C'est la circonscription que je représente, l'une des deux villes intelligentes classées.

Si nous mettons l'accent sur les villes intelligentes, sur quoi les ports mettent-ils l'accent? S'agira-t-il d'une ville portuaire intelligente, ou de quoi s'agit-il exactement? Les gens du port de Montréal iront visiter la ville de Laval, la STL, qui est le système de transport urbain, où ils obtiendront beaucoup de renseignements.

Dans ce cas-ci, étant donné que certains ports utilisent déjà la technologie dans une certaine mesure, y a-t-il un partage d'information entre tous les ports du Canada?

M. Tim Nohara: Il n'y en a pas autant aujourd'hui, mais c'est ce que je propose à Sylvie, au port de Montréal, qui défend ardemment notre position sur la connaissance commune du domaine maritime. Vous avez raison. Cela nous ramène aux villes intelligentes.

Ici, à Niagara, nous avons une technologie issue d'une composante maritime que nous sommes en train d'installer avec l'OPG. Elle va appuyer les pompiers et les opérations de recherche et de sauvetage. Elle va appuyer les unités maritimes qui sont financées par la municipalité. Lorsque celles-ci reçoivent un appel et ne savent pas où se trouve une personne perdue, le partage de la connaissance du domaine maritime leur donnera de meilleurs outils afin qu'ils passent moins d'heures à chercher.

M. Angelo Iacono: Que fait-on des embarcations de plaisance? Comment résoudre ce problème?

M. Tim Nohara: Tout d'abord, si on arrive à localiser la congestion, on est en mesure de planifier. S'ils se trouvent à un point d'étranglement, les directeurs de port nous disent... Ils font tous partie de cette initiative et comprennent bien le principe de l'expédition intelligente. Ils sont en relation avec les unités maritimes et quand ils les dépêchent, ils disent: « J'ai un navire qui doit accoster dans deux heures à mon quai. Il y a actuellement un groupe de pêcheurs. Pouvez-vous déplacer ces navires pour que nous n'ayons pas à nous arrêter à un point de mouillage alors que le navire s'est déplacé à pleine vapeur, qu'il a brûlé du carburant et qu'il a pompé des gaz à effet de serre dans l'environnement? »

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Je crois comprendre que M. Badawey a une question ou un commentaire.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je n'ai qu'un bref commentaire. Cela rejoint les commentaires de M. Aubin sur la nécessité de faciliter les choses et de prendre les mesures qui s'imposent afin d'inclure cette technologie et ces idées nouvelles dans une proposition de corridor de commerce stratégique taillé sur mesure pour le sud-ouest de l'Ontario et qui s'inscrirait dans le programme national, dans le cadre de la stratégie nationale de transport.

La question que je vous pose est la suivante: cela dit, dans le but de faciliter cette discussion, comment croyez-vous que nous devrions procéder? Qu'est-ce qu'il faut retenir? Comme dans l'analogie du hockey, c'est le « nous » dont nous avons parlé, appliqué à d'autres domaines.

Monsieur Robson, vous avez parlé du transport des passagers. Le train à grande vitesse constitue un autre exemple. Je sais que M. Aubin s'intéresse beaucoup non seulement à la sécurité ferroviaire, mais aussi au transport des passagers.

Quand on y réfléchira en sortant d'ici aujourd'hui, ce sera mardi demain, quelles sont les prochaines étapes que vous attendez? Aussi, à quoi seriez-vous disposé à participer?

M. Patrick Robson: Je vous remercie de la question. J'ai deux ou trois choses à dire à ce sujet.

Premièrement, nous avons entendu le terme « collaboration ». Nous avons de multiples territoires. Ayant travaillé dans un domaine binational pendant plusieurs années, je constate que la première chose à faire, c'est d'établir des objectifs communs. Si l'on arrive à s'entendre là-dessus, le résultat sera le fruit d'un effort concerté.

Mon autre commentaire est que nous avons aussi parlé de l'intégration des systèmes. L'intégration n'est pas qu'un concept. Elle peut aussi être un verbe, alors à un moment donné, il faut une déclaration ferme pour dire, d'accord, on y va. S'il y a des partenaires, des paliers de gouvernement et des représentants de l'industrie qui veulent faire partie de la solution, ils doivent intervenir et agir. Il faut qu'il y ait une volonté collective et, à mon avis, un certain leadership. Pour ce qui est des politiques frontalières et des programmes qui en découlent, je crois qu'elles constituent un bon déclencheur pour ce genre de mesures intégrées.

● (1555)

M. Vance Badawey: Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste environ deux minutes.

M. Vance Badawey: Je vais vous demander de poursuivre sur ce sujet, mais je dois faire ce commentaire avant de manquer de temps.

Je tiens à féliciter et à remercier le Comité d'avoir accepté de venir ici. Bien que nous appartenions tous à des partis différents et que nous brandissions des drapeaux différents, il y a une réflexion sincère et un effort sincère pour faire progresser ce programme en raison de sa nécessité à l'échelle nationale, même si nous sommes ici pour discuter d'une région dans un programme national.

La raison pour laquelle je dis cela — c'est non seulement par reconnaissance, mais aussi en prévision des prochaines étapes et du rôle de leadership que le Comité peut jouer sous la direction de notre courageuse présidente, Mme Sgro —, c'est qu'il faut franchir l'étape suivante et faciliter les choses, assumer un rôle de leadership et faire exactement ce dont M. Nohara parlait tout à l'heure, c'est-à-dire rassembler toutes les pièces du casse-tête.

M. Tim Nohara: J'ai parcouru le pays et nous avons déployé des solutions aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Je suis un fier Canadien.

Une chose que je reconnais, c'est que cette région... La voie maritime des Grands Lacs est plus vaste que Niagara. Il s'agit de toute la frontière de 3 700 kilomètres au centre du corridor commercial de transport, qui touche tous les points sur son parcours, le Niagara étant évidemment au centre. C'est un atout dynamique très précieux.

Je fais du commerce binational et du commerce international. Je veux être ici, mais nous avons besoin que cette région, que toute cette zone soit reconnue pour ce qu'elle est. Je crois aussi que si elle est reconnue, nous serons en mesure d'apporter une contribution à l'échelle nationale et internationale. Nous sommes également actifs sur la côte Ouest, un peu moins sur la côte Est. Grâce à la contribution que nous pouvons apporter en faisant le genre de travail qui a suscité vos questions, et grâce aux données massives et au travail des établissements de recherche ici à Niagara, au Québec et en Ontario, qui sont exportables partout dans le monde, ce que nous pouvons faire est très impressionnant.

J'aimerais que cela soit reconnu. J'aimerais que tous les partenaires soient reconnus. Vous avez parlé des villes intelligentes. Tous les PDG des ports, grands et petits, participent à cette initiative qui constitue un rêve et qu'ils souhaitent faire reconnaître. Si on nous donne cette reconnaissance, je pense que nous pourrions attirer des investissements. La collaboration constitue déjà un acquis.

La présidente: Merci beaucoup à tous. Ce groupe de témoins a été très intéressant.

Nous allons suspendre la séance pendant 15 minutes pour faire une pause-thé.

● _____ (Pause) _____ ●

● (1610)

La présidente: La séance reprend.

De l'aéroport international John C. Munro de Hamilton, nous accueillons Cathie Puckering, présidente-directrice générale. De WestJet Airlines Ltd., nous accueillons une personne que nous connaissons bien, Andy Gibbons, directeur des relations gouvernementales et affaires réglementaires.

Je vais commencer par vous accorder cinq minutes chacun, puis nous passerons aux questions.

Madame Puckering, allez-y.

Mme Cathie Puckering (présidente-directrice générale, aéroport international John C. Munro de Hamilton): Merci.

Bonjour madame la présidente et membres du Comité.

Je m'appelle Cathie Puckering. Je suis présidente-directrice générale de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton. J'espère que cette journée a été instructive. Je me considère très chanceuse d'avoir l'occasion de participer à cette conversation.

L'aéroport est un intervenant clé pour la circulation des personnes et des marchandises dans une région vitale pour le transport. Par nos commentaires sur les solutions possibles, nous souhaitons donner au gouvernement du Canada notre point de vue sur les façons d'améliorer à la fois l'infrastructure et les liens clés dans l'ensemble du corridor.

La présidente: Pourriez-vous ralentir un peu? L'interprète a de la difficulté à suivre.

Mme Cathie Puckering: Je suis fière de dire que nous sommes l'aéroport qui connaît la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. Près de 600 000 passagers sont partis de Hamilton l'an dernier, ce qui constitue une augmentation exceptionnelle de 80 %, que l'on doit à la stimulation du marché par l'arrivée de transporteurs aériens à faible coût. Le gouvernement fédéral a reconnu la demande croissante des consommateurs pour les voyages à faible coût et a permis l'implantation de nouveaux arrivants sur notre marché.

Nous sommes également le plus grand aéroport de fret de nuit au Canada. Nous facilitons le mouvement des marchandises par tout le pays, dans les collectivités du Nord, de l'autre côté de la frontière et vers les marchés mondiaux. En 2017, notre fret a crû de 14 %, grâce au commerce électronique et aux marchandises de grande valeur et à délai critique, comme les produits pharmaceutiques, les denrées périssables et les pièces d'automobile. Nos partenaires sont nombreux et ils ont choisi Hamilton pour son emplacement stratégique, qui sert de lien essentiel entre le réseau terrestre et les marchés mondiaux. Notre région est vaste. À 12 heures de route, on rejoint des marchés clés comme New York, Chicago et Boston.

La croissance crée une demande de services liés à l'aviation. Les installations d'entretien sont en expansion et ont besoin d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée, mais limitée. Les promoteurs dans des industries comme la construction aérospatiale manifestent leur intérêt pour la construction sur nos terrains. De nouvelles possibilités sont attribuées au fait que nous faisons partie de la RGTH, la région du grand Toronto et de Hamilton, qui compte une population de 9,2 millions de personnes, même si nous sommes quand même désavantagés par le fait que nous n'avons qu'un seul grand centre de mobilité, alors que les régions métropolitaines de population comparable aux États-Unis en ont au moins deux.

Nous faisons partie du Réseau des aéroports du Sud de l'Ontario, c'est-à-dire un regroupement des aéroports les plus commercialement importants du Sud de l'Ontario. Plus de 110 millions de passagers et plus d'un million de tonnes de fret transiteront par cette région d'ici 2043. Ces possibilités cadrent avec notre vision, qui est d'être reconnu par le monde comme le meilleur point d'accès au Canada pour le transport abordable des voyageurs et des marchandises.

Trois questions clés permettront, avec votre appui, de concrétiser nos possibilités de croissance.

En premier lieu, il faut une bonne infrastructure de transport. À Hamilton, l'activité augmente et l'infrastructure vieillit, et la remise en état des terrains d'aviation coûte cher. Notre activité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 appuie les activités de détournement des aéroports de Toronto, ce qui ajoute à la pression exercée sur notre infrastructure pour soutenir la région. Le mouvement efficace des personnes et des marchandises aux postes frontaliers et aux contrôles de sécurité est difficile, et l'ACSTA et l'ASFC, soit l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l'Agence des services frontaliers du Canada, doivent prendre l'engagement de réduire les goulots d'étranglement. Le gouvernement doit faire de l'infrastructure une de ses priorités clés en appuyant davantage les possibilités de croissance.

En deuxième lieu, il faut réduire les coûts et assouplir les règles. Les structures fiscales américaines sont beaucoup plus basses et font concurrence à celles du Canada. Chaque année, cinq millions de Canadiens traversent la frontière américaine pour s'embarquer avec des transporteurs à faible coût. Rapatrions donc ces voyageurs.

Enfin, il faut une connectivité intermodale intégrée, un réseau terrestre viable reliant nos aéroports à tous les marchés. Le Mid-Peninsule Highway traverserait la partie centrale de la région de Niagara, parallèlement à l'autoroute Queen Elizabeth Way, et rejoindrait l'autoroute 401 pour atténuer la congestion et ouvrir un corridor commercial clé.

Comme la gouvernance est partagée entre les municipalités et la province, il est difficile d'instaurer des plans pour alléger la congestion et coordonner les améliorations. Les camionneurs diront qu'il faut de trois à neuf heures pour passer la frontière. Cela coûte cher. La congestion routière nuit au transport routier rapide et efficace des marchandises, où chaque minute compte.

Le gouvernement comprend l'importance des corridors commerciaux du Canada, qui sont essentiels au succès des affaires sur le marché mondial. Je tiens à le saluer pour son leadership.

L'aéroport de Hamilton est un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement du Canada. En même temps que les voyages à faible coût deviennent réalité, et que le transport de fret dépasse les prévisions mondiales, certains pourraient considérer nos récents succès comme une expérience. Mais, depuis 1996, sous la gestion privée d'un aéroport que le gouvernement a jugé excédentaire, nous sommes toujours un créateur d'emplois et un moteur économique pour la région.

Avec nos partenaires, qui ont investi et engagé des millions de dollars en installations et en formation pour l'avenir afin d'assurer le succès et de saisir les immenses possibilités du marché, le gouvernement se doit d'investir dans son réseau de transport vital, dont l'aéroport international John C. Munro de Hamilton est un élément essentiel, comme nous l'avons souligné dans notre allocution d'aujourd'hui.

● (1615)

Merci.

La présidente: Monsieur Gibbons, allez-y.

M. Andy Gibbons (directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, WestJet Airlines Ltd.): Bonjour.

Je m'appelle Andy Gibbons. Je suis le directeur des relations gouvernementales et des affaires réglementaires de WestJet. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour participer à une discussion utile, qui arrive en temps opportun, sur les corridors de transport et le mouvement des personnes et des marchandises.

Au nom de plus de 14 000 employés du groupe WestJet, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à la façon dont nos investissements stimulent l'économie de la région, ainsi qu'à nos recommandations sur la politique gouvernementale dans son ensemble.

Nos investissements dans la croissance depuis plus de 22 ans ont entraîné une baisse des tarifs aériens pour les Canadiens, une stimulation globale du marché et une incroyable création d'emplois dans de nombreux secteurs de l'économie, comme l'aérospatiale, le tourisme et le développement économique régional. Notre succès dans un secteur très difficile où les marges sont minces a été arraché de haute lutte.

Aujourd'hui, je vais me concentrer sur nos investissements actuels à l'aéroport international John C. Munro, que nous avons choisi comme plaque tournante de l'Est pour notre transporteur à très faible coût, Swoop. Abbotsford, en Colombie-Britannique, est notre plaque tournante de l'Ouest. La bonne nouvelle, c'est qu'Abbotsford est dans l'Ouest. Quant à Hamilton, cela dépend évidemment du lieu géographique où l'on se trouve. Le service aérien dans cette région a connu des hauts et des bas, mais grâce à notre précieux partenaire, les nouvelles sont très positives. Les intervenants de notre région demandent depuis des années qu'une entreprise investisse et qu'elle développe ce marché. Nous sommes très heureux de participer à la phase initiale de la réponse à ces demandes.

Avant cela, j'aimerais parler brièvement de certains de nos investissements actuels, qui favorisent l'ensemble des corridors commerciaux du Canada, et de la façon dont nous poursuivons ces objectifs.

Premièrement, nous sommes la porte atlantique du Canada. Nous desservons quatre destinations au Royaume-Uni et en Europe à partir de Halifax et de St. John's. À Halifax, nous offrons le service pour Paris, Londres et Glasgow, et le service quotidien pour Dublin, en Irlande. En créant une porte atlantique, nos investissements stimulent le côté aérien des loisirs.

Deuxièmement, nous avons conclu une coentreprise avec Delta Airlines pour le service transfrontalier canado-américain. Cet accord nécessite une approbation réglementaire des deux côtés de la frontière, mais, lorsqu'il entrera en vigueur, il aura un effet positif sur l'intégration des réseaux aériens canado-américains. C'est un secteur de l'aviation qui bénéficiera d'une concurrence et d'un choix accrus et de notre partenariat avec l'une des meilleures compagnies aériennes au monde pour améliorer les liens économiques et les possibilités entre nos deux pays.

Troisièmement, dans quelques mois, nous prendrons livraison de notre premier Boeing 787 Dreamliner. Pour la première fois depuis la faillite de Canadien, le Canada aura deux transporteurs à horaire fixe sur le réseau mondial. C'est un exploit incroyable pour une compagnie aérienne qui a commencé avec trois avions dans cinq villes en 1996. Nous visons à ouvrir davantage le Canada au monde, et le monde au Canada.

Quant à notre investissement actuel dans la création d'une plaque tournante à faible coût à Hamilton, j'ai quelques notes.

Le service a débuté en juin avec le service intérieur seulement pour Abbotsford, Edmonton, Winnipeg et Halifax. En octobre, le service commencera pour Orlando, Tampa, Fort Lauderdale et Las Vegas, alors que décembre marquera le lancement du service entre l'aéroport international John C. Munro de Hamilton et Montego Bay, en Jamaïque. Aujourd'hui nous fonctionnons avec des facteurs de charge de plus de 95 %. Nous voyons beaucoup de voyageurs qui en sont à leur premier vol et nous commençons à voir des plaques d'immatriculation américaines dans le stationnement de l'aéroport de Hamilton. La réalisation est superbe. Nous en sommes très fiers.

En raison de l'élément transfrontalier très particulier ici dans notre région, la politique gouvernementale en matière d'aviation est cruciale. J'ai quelques notes.

L'aéroport de Buffalo se vante ouvertement d'avoir eu deux millions de voyageurs canadiens l'an dernier. Il cite les droits gouvernementaux et les redevances de tiers; il dit que son aéroport a de très faibles coûts d'exploitation; des temps d'attente de 12 minutes à la sécurité; et du stationnement bon marché. Cet écart de compétitivité n'a rien à voir avec notre compagnie aérienne ni avec celles du Canada. Il est entièrement lié à notre structure de coûts et à notre système d'utilisateur-payeur. J'encourage tous les membres du Comité à visiter le site Web de l'aéroport international de Buffalo Niagara, qui n'a pas peur de parler de toute l'activité économique qu'il vient nous chercher. La structure de coûts avec laquelle opèrent les transporteurs aériens canadiens est importante pour la région et son ambition de continuer à se développer.

Compte tenu de cette importance, nous recommandons ce qui suit au Comité, et nous serions heureux de vous soumettre des instances complémentaires.

Premièrement, pour assurer le passage des personnes aux postes frontaliers dans les aéroports du Canada, le Comité devrait recommander un examen des services de facilitation dans une optique d'équité intermodale, de normes de classe mondiale et de compétitivité-coûts. Cela devrait comprendre l'ASFC et l'ACSTA.

Deuxièmement, pour assurer l'accès mondial du Canada aux marchés par la voie des airs, le Comité devrait recommander au gouvernement de se pencher sur la structure de coûts de l'aviation canadienne, en vue de réduire les obstacles à la croissance. Cela devrait comprendre tous les droits imposés aux voyageurs canadiens et être exhaustif.

● (1620)

Je serais heureux de répondre à vos questions à ce sujet.

Je vous remercie de votre intérêt et du temps que vous avez pris pour nous entendre aujourd'hui. Nous attachons du prix à notre relation avec les collectivités et les élus à tous les paliers de gouvernement, et les apprécions.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci, Andy.

Monsieur Liepert, allez-y.

M. Ron Liepert: Merci à vous deux de votre présence. J'aimerais revenir un peu sur notre structure de coûts, dont vous avez parlé. Notre étude porte sur le commerce, mais au XXI^e^ siècle, le commerce ne se limite pas aux marchandises; il comprend aussi les personnes. Tous les jours, des voyageurs d'affaires prennent l'avion au Canada pour les États-Unis et vice versa. Mon commentaire, donc, portera davantage sur le coût du transport des personnes par rapport au coût du mouvement des marchandises.

Je ne pense pas que beaucoup de Canadiens comprennent la part du prix du billet d'avion qui revient à la compagnie aérienne et celle qui va à beaucoup d'autres intervenants. Voici une façon de s'y retrouver. Mettons que je me rends chez moi aux États-Unis, et que je réserve avec des dollars WestJet. Les dollars WestJet ne couvriront que le coût du billet. En partant du Canada, je me vois facturer environ 125 $ en droits divers et frais de service sur ma carte Visa. Mon voyage de retour coûte environ 57 $. Les deux billets sont en dollars canadiens, pas américains.

Avez-vous quelque chose à dire au sujet de ces droits et du genre de choses que le Comité pourrait examiner dans ce domaine?

● (1625)

M. Andy Gibbons: Merci d'utiliser des dollars WestJet pour réserver votre vol.

Des voix: Oh, oh!

M. Andy Gibbons: Nous vous en sommes très reconnaissants.

C'est une grande question. Il y a quelques années, la Chambre de commerce du Canada a dit que le coût des voyages était, pour elle, l'un des 10 principaux obstacles à la croissance économique. Nous n'aimons pas en parler sous l'angle strictement commercial. C'est un enjeu économique plus vaste.

Vous voulez savoir par où commencer. Je pense que nous devons commencer par une étude des redevances et des suppléments de tiers sur les billets canadiens. Alors, nous pourrons avoir la même compréhension de la situation. Transports 2030, le plan de transport du gouvernement, parle de coûts. Il dit que les coûts moins élevés offriront plus de possibilités de voyage et aideront le Canada à attirer plus de voyageurs.

C'est donc un objectif partagé, mais il y a des décisions à prendre. Le fait de lier directement le droit pour la sécurité des passagers en est un exemple. Si l'on examinait de très près l'incidence de la tarification du carbone pour l'aviation, on verrait que c'est probablement le deuxième facteur. Troisièmement, je pense que nous avons hâte de voir des changements possibles à la gouvernance des aéroports et à la reddition de comptes au public. C'était dans le rapport Emerson. Nous nous réjouissons à la perspective d'un changement à cet égard.

M. Ron Liepert: Oui, les gens d'affaires à qui j'ai parlé en Alberta ont clairement exprimé leurs préoccupations au sujet de la structure de nos administrations aéroportuaires, de la façon dont elles sont structurées, et de la possibilité qu'elles n'aient peut-être pas suffisamment voix au chapitre dans la composition des administrations aéroportuaires. Est-ce une chose que vous nous suggérez d'examiner?

M. Andy Gibbons: Je vous suggère d'y jeter un coup d'oeil. La comparaison que nous aimons faire, monsieur Liepert, c'est avec la Loi maritime du Canada qui régit les administrations portuaires. Cette loi comporte des éléments concernant la gouvernance et les mécanismes d'appel. Nav Canada a un mécanisme d'appel pour les principes de tarification. M. Emerson a constaté dans son rapport qu'il y a peut-être des points à améliorer dans le cas des administrations aéroportuaires et de leur gouvernance.

Vous savez, les aéroports du Canada ont connu beaucoup de succès. Nous avons une infrastructure de très grande qualité au Canada. C'est une réussite. Je ne veux pas dénigrer le travail des administrations aéroportuaires. Mais lorsqu'il s'agit de la régie de biens publics partagés, ou de ce qui constitue un fardeau raisonnable et de la question de savoir si les utilisateurs devraient avoir un mécanisme d'appel, je pense que ce sont des conversations que nous voulons certainement avoir.

La présidente: Merci.

Monsieur Jeneroux, vous avez deux minutes.

M. Matt Jeneroux: L'aéroport Pearson de Toronto est le plus grand aéroport pour avions-cargos au pays, mais je crois comprendre que Hamilton n'est pas loin derrière pour la quantité de marchandises transportées au Canada et à l'étranger. Y a-t-il une capacité supplémentaire du côté fret pour l'expansion à Hamilton? Quels seraient les obstacles à surmonter?

Mme Cathie Puckering: Hamilton est en fait le plus grand aéroport pour le fret express de nuit au Canada. Nous venons au troisième ou au quatrième rang au Canada pour le total des marchandises transportées. Nous ne transportons pas de marchandises dans les soutes des avions de passagers. Tous les exploitants de fret au Canada, à l'exception d'un seul, sont basés à Hamilton. Cargojet est notre principal service de fret express de nuit, avec environ 80 % du trafic aujourd'hui au Canada, aux États-Unis et dans les pays des Caraïbes et du Sud...

● (1630)

M. Matt Jeneroux: Est-ce qu'il dessert aussi l'Asie?

Mme Cathie Puckering: Il ne va pas en Asie. Ses plans de croissance envisagent cette possibilité. Il a 55 accords intercompagnies et de partage de codes avec d'autres transporteurs dans le monde, de sorte qu'il se peut qu'il livre quelque chose de point à point au Royaume-Uni, puis qu'il se rende directement en Asie à partir de ce point.

Côté capacité, Hamilton opère 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et nous n'avons pas de couvre-feu. Nous avons une infrastructure capable d'accueillir tous les aéronefs à fuselage large que nous voyons actuellement, ce qui appuie la croissance du fret passant par l'aéroport. Nous avons certainement une capacité de croissance. Les effets de l'augmentation de l'activité de fret exercent une certaine pression sur notre infrastructure. Nous envisageons de maintenir cela, mais nous sommes en mesure de compléter notre activité de transport de passagers par le fret, habituellement en effectuant des vols de 22 heures jusqu'à l'arrivée de DHL avec le dernier vol, au matin, vers 6 heures.

Le potentiel de croissance est immense. Il y a une connectivité, par contre, une fois que le chargement arrive à notre aéroport par la voie des airs ou qu'il arrive par le réseau routier. C'est là qu'il pourrait y avoir des contraintes plus tard, pour permettre à nos exploitants et à nos partenaires de maintenir leurs plans de croissance. Nous ne pouvons nous concentrer que sur l'infrastructure de l'aéroport, pour nous assurer qu'elle est sécuritaire et efficace pour ces virages rapides. Plus tard, le défi sera peut-être de savoir dans quels délais ces marchandises peuvent arriver à l'aéroport et en partir pour les destinations prévues.

M. Matt Jeneroux: Y a-t-il une augmentation du nombre de vols de nuit?

Mme Cathie Puckering: Nous observons une augmentation du nombre de vols de jour et de nuit, avec la croissance du trafic-voyageurs et du fret. Nous avons la capacité de faire beaucoup plus à l'aéroport avec la bonne infrastructure en place. Nous ne sommes en rien limités aujourd'hui par le volume de marchandises qui transitent par chez nous. Bien sûr, avec le magasinage en ligne, le commerce électronique génère une bonne part des augmentations du volume de marchandises. La région dans laquelle nous nous trouvons — la région, le corridor d'innovation avec la fabrication de pointe — crée cette demande.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'ai une question rapide pour M. Gibbons. Quand allez-vous commencer le service entre Hamilton et Ottawa? Je vais même m'asseoir sur des caisses s'il le faut.

M. Andy Gibbons: Eh bien, en tant que résidant d'Ottawa, je l'apprécierais autant que vous. On pose souvent la question. Donc, restez à l'écoute.

M. Vance Badawey: J'espère que oui.

Madame Puckering, vous avez beaucoup parlé — et nous en avons beaucoup parlé aujourd'hui — d'infrastructure: de briques et de mortier, de collaboration, de stratégies opérationnelles, etc. Une des choses que j'ai remarquées dans le passé, surtout dans le secteur alimentaire et aujourd'hui dans notre industrie, avec le fret, l'automatisation et différents terminus, est le besoin et l'avantage de la traçabilité.

M. Nohara a parlé de technologie. Pourriez-vous nous expliquer comment la technologie pourrait faire qu'une traçabilité plus efficiente pourrait être une orientation stratégique à prendre pour l'avenir lorsque nous étudierons notre corridor commercial? S'agissant de l'intégration de la logistique de distribution dans le grand tableau à l'échelle nationale et, par conséquent, à l'échelle internationale, comment la technologie pourrait-elle nous permettre d'être performants et d'améliorer notre performance commerciale dans le monde? Selon vous, quel rôle cela pourrait-il jouer dans la stratégie globale?

Mme Cathie Puckering: Les améliorations importantes apportées par tous nos partenaires en matière de fret font ressortir la nécessité d'accroître la quantité de technologie dont ils disposent pour exploiter leurs entreprises. La plupart de nos transporteurs, comme DHL, UPS et Cargojet — Cargojet assure aussi le transport de toutes les marchandises pour Postes Canada, Purolator et Amazon et de certaines marchandises d'Air Canada — dépendent beaucoup de leurs centres d'exploitation et de la connectivité Internet pour assurer le mouvement rapide des marchandises. Aujourd'hui, on peut suivre le mouvement de ces marchandises sur des appareils de poche. Tout cela crée le besoin de transformer la façon dont ces marchandises transitent par leurs installations et à l'aéroport.

Un de nos partenaires a connu un succès retentissant, avec l'intégration de l'ASFC directement dans ses installations. Au fur et à mesure de l'arrivée des marchandises — en fait, avant même leur arrivée — on décide aléatoirement lesquelles doivent être contrôlées de nouveau, et on peut choisir une direction différente dans le processus de tri afin que l'inspection soit effectuée rapidement et qu'il y ait le moins de retard possible pour la livraison au consommateur final.

● (1635)

M. Vance Badawey: Trouvez-vous que c'est avantageux non seulement en ce qui concerne notre emplacement et les programmes d'incitation que nous avons en place — nos installations sont toutes intermodales — mais aussi en ce qui concerne la capacité d'intégrer non seulement la technologie dans différents secteurs, mais encore la connectivité intermodale, comme vous l'avez mentionné plus tôt, relativement à cette technologie?

Mme Cathie Puckering: Une des observations intéressantes dont nous avons discuté récemment concerne la construction aérospatiale.

Nous avons deux entreprises qui songent à s'installer à Hamilton, et elles jugent absolument essentiel de se raccorder à cette chaîne d'approvisionnement. Elles étaient très intriguées et intéressées par la perspective que Hamilton soit non seulement desservie par un aéroport et un réseau routier, mais encore par la connectivité ferroviaire et portuaire.

Une partie de leur analyse consiste en fait à examiner d'autres façons de transporter leurs marchandises. Leurs produits pourraient être des éléments tels que des fuselages et des ailes, qui sont de grande taille, et il faudrait trouver des moyens de les transporter du lieu de leur fabrication à leur destination finale. Hamilton est certainement sur la liste des villes où existent ces liens importants, et elle fera partie de la décision finale.

M. Vance Badawey: L'aéroport Pearson de Toronto a près de 445 000 tonnes, Vancouver près de 286 000 tonnes et Hamilton plus de 99 000 tonnes. Cela vous place assez haut — je suppose que vous êtes troisième ou quatrième au pays pour le tonnage.

Mme Cathie Puckering: Montréal s'est faufilé au troisième rang en 2017. Nous étions au troisième rang jusque-là, oui.

M. Vance Badawey: Cela dit, la question évidente est de savoir comment nous pouvons vous aider à grossir ce chiffre.

Constatez-vous une évolution de la tendance, surtout en ce qui concerne le commerce électronique dans notre région, le Sud-Ouest de l'Ontario? Que pourrions-nous faire de plus pour faciliter ce changement, non seulement pour l'aéroport de Hamilton, mais aussi pour les autres modes de transport?

Mme Cathie Puckering: Le réseau terrestre est très important. Nous avons un centre de fret, une installation à usage commun, pour faciliter le mouvement des marchandises à l'aéroport. Il arrive que les marchandises ne voyagent même pas par avion. Elles arrivent à l'aéroport; elles sont peut-être triées, puis elles repartent ailleurs par camion.

Nous avons mentionné la congestion routière. Tous les jours, on nous rappelle, DHL en particulier, que chaque minute compte. Les inquiétudes sont sérieuses pour l'avenir, compte tenu de la croissance démographique prévue et de la congestion actuelle. On pose ces questions et on cherche des réponses lorsqu'il y a des décisions à prendre pour la construction des installations.

À l'heure actuelle, deux de nos transporteurs de fret cherchent à prendre de l'expansion. L'un d'entre eux est très préoccupé par la connectivité de notre région avec la Mid-Peninsula Highway, ainsi qu'avec les autoroutes de la série 400.

M. Vance Badawey: Sont-ils internationaux? Ils ne sont pas seulement nationaux. Ils franchissent la frontière.

Mme Cathie Puckering: Ils ont une correspondance internationale de Cincinnati à Hamilton. C'est une décision très importante, qui pourrait signifier que l'aéroport Pearson est un meilleur choix ou peut-être que leur stratégie globale ne prendra pas son envol.

C'est en Allemagne que se prendra la décision concernant le choix d'une méga plaque tournante pour le mouvement des marchandises afin de répondre à la demande future.

[*Français*]

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez la parole.

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Bienvenue à vous deux. Vous êtes nos derniers témoins de la journée, mais je vous jure que vous n'en êtes pas moins intéressants.

Je vais commencer par vous, monsieur Gibbons, parce que vous avez abordé très rapidement un problème dont j'aimerais que vous nous parliez davantage. Je parle ici de la structure des coûts entre le Canada et les États-Unis. Il semble que les différences soient importantes et que ce ne soit pas nécessairement à notre avantage.

M. Andy Gibbons: Je vous remercie de la question. Je vais répondre en anglais.

[*Traduction*]

M. Robert Aubin: Pas de problème.

M. Andy Gibbons: Cela dépend de ce à quoi on tient le plus. Je n'utiliserais pas le terme « plus avancé ». J'aimerais seulement souligner que, dans notre région, la réalité économique est qu'un aéroport américain peut se vanter de compter deux millions de Canadiens qui prennent l'avion au départ de cet aéroport, et ce n'est pas parce que les transporteurs américains sont meilleurs que nous pour offrir ces services. Il y a une équation économique à étudier, selon nous.

Nous avons un modèle d'utilisateur-payeur au Canada. Aux États-Unis, on investit davantage de fonds publics dans l'infrastructure de l'aviation, et il y a beaucoup de pour et contre de chaque côté. Si nous voulons continuer à bâtir dans notre région, disons-nous, nous devons examiner de près cet écart et tâcher de le refermer dans toute la mesure du possible.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

● (1640)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Oui, merci.

Au Québec, l'aéroport de Trois-Rivières et celui de Sherbrooke souhaiteraient devenir à tout le moins des aéroports régionaux, ce qui permettrait aux hommes et aux femmes d'affaires de transiter rapidement vers les plus grands centres canadiens et possiblement vers d'autres pays. Cependant, dans les aéroports de ce genre, il y a toujours un problème lié aux mesures de sécurité. On leur permet d'acquérir les ressources nécessaires pour régler ce problème, mais à condition que la municipalité concernée en assume les frais. Or c'est à peu près impensable pour les municipalités. De plus, cela augmenterait le coût des billets d'avion et rendrait ces aéroports moins compétitifs.

Avez-vous une idée de la façon dont on pourrait répartir les coûts liés à la sécurité? Devrait-on imposer ces frais aux passagers à la grandeur du Canada, ou devrait-on procéder par aéroport?

[*Traduction*]

M. Andy Gibbons: C'est une très bonne question. Il y a quelques éléments différents.

Pour ce qui est du financement de la sécurité, nous avons toujours préconisé que l'argent perçu au titre du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien soit affecté directement aux services de contrôle dans les aéroports du Canada. Ce n'est pas ça actuellement. L'argent va ailleurs. La vaste majorité est affectée au contrôle. Je ne veux pas donner une fausse impression, mais il y a un élément qui n'y est pas. Nous avons demandé qu'il soit directement lié, étant donné que c'est le modèle d'utilisateur-payeur.

Quant au recouvrement des coûts pour les services de l'ACSTA, il y avait deux éléments dans le projet de loi C-49. L'un permettait aux grands aéroports de faire l'appoint, et l'autre aux petits aéroports d'acheter ces services. Tant que nous n'aurons pas réglé l'élément dont j'ai parlé au départ, nous n'aimons pas cette tendance. Si le gouvernement offre à d'autres secteurs des services qui sont financés sur les fonds publics, la tendance du recouvrement des coûts a de quoi inquiéter, et elle devrait être particulièrement inquiétante lorsqu'il s'agit des déplacements régionaux.

Votre troisième partie concernait les voyages régionaux au Québec. Cela a été très difficile pour nous. Nous avons annoncé récemment la fin du service entre Montréal et Québec. Ce qui n'est pas typique de notre entreprise. Typiquement, lorsque nous lançons un service régional, les tarifs baissent jusqu'à 50 % et le marché global est stimulé à hauteur de 70 %. C'est vrai dans la plupart des régions du pays. Ce n'est pas vrai pour cette route. Nous en avons aussi abandonné une autre. L'expansion n'a pas été aussi bonne. Nous ne voulons jamais faire cela, mais c'est un marché très difficile pour notre entreprise.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Je vais poser ma prochaine question à Mme Puckering.

Je pense avoir bien compris les trois suggestions que vous avez faites dans vos propos préliminaires.

Premièrement, vous proposez qu'on investisse dans des infrastructures de transport adéquates. J'imagine que vos suggestions étaient par ordre d'importance. Qu'entendez-vous par infrastructures de transport adéquates? Parle-t-on d'une mise à niveau des infrastructures que vous avez déjà, ou plutôt de nouvelles infrastructures qu'il faudrait mettre en place?

[*Traduction*]

Mme Cathie Puckering: Pour répondre à la question, l'investissement dans l'infrastructure serait holistique dans les possibilités intermodales ainsi que dans l'infrastructure aéroportuaire directement. Je représente ici l'aéroport international John C. Munro de Hamilton. Compte tenu de nos possibilités de croissance futures et de l'intensité des investissements aéroportuaires, il est très difficile pour un aéroport de notre taille d'assurer le mouvement des marchandises et le transport des personnes 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, tout en essayant de maintenir les coûts bas, plutôt que de les refiler aux particuliers et aux utilisateurs qui paient pour ce service. Les retombées du nombre d'emplois qui sont créés et les conséquences économiques du mouvement des marchandises et du transport des personnes sont des sources de revenus qui ne se voient pas à l'aéroport. Exploiter et comprendre le potentiel que nous pouvons avoir pour la région même, tout en tenant compte de la croissance que nous allons observer, est une occasion pour la région, que l'Ontario et le Canada ne peuvent pas se permettre de laisser passer. Nous serons limités à l'aéroport pour ce qui est de faciliter tous ces investissements, tout en maintenant les coûts à un bas niveau.

L'autre élément est le réseau routier. J'ai mentionné que la Mid-Peninsula Highway accélère la circulation et facilite l'acheminement rapide de ces marchandises près de l'aéroport, dans la région et les corridors d'innovation pour répondre à ce que nous avons aujourd'hui pour la croissance et à ce qui est prévu pour l'avenir.

● (1645)

La présidente: Merci.

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Andy, êtes-vous en train de nous dire que l'aéroport de Buffalo est subventionné par le gouvernement?

M. Andy Gibbons: Il a dit qu'il recevait une subvention du gouvernement, oui.

M. Ken Hardie: D'accord, c'est ce que vous venez de nous dire.

M. Andy Gibbons: Oui.

M. Ken Hardie: Voilà. Vous l'avez dit.

Très bien.

Manifestement, il faut de l'argent pour exploiter toutes les installations aéroportuaires, et il y a toujours un choix à faire. C'est l'utilisateur-payeur ou c'est tout le monde. Où est le juste milieu?

M. Andy Gibbons: La réponse à votre question est que cela dépend, dans cette région particulièrement, du nombre d'Ontariens que nous voulons attirer dans notre aéroport par opposition à...

M. Ken Hardie: ... combien d'Ontariens sont d'accord pour payer plus cher ailleurs, afin, essentiellement, de compenser ces coûts?

Je ne vous conteste pas. Je ne dis pas que vous passez le chapeau du mendiant. Je pense qu'il serait vraiment nécessaire d'avoir un survol plus complet de l'impact économique, des retombées ou de l'effet multiplicateur de l'offre de l'aéroport, tant sur le plan de la valeur réelle des services que sur le plan social et environnemental. Il ne s'agit pas seulement de réduire les droits, etc. Il faut aussi investir davantage dans l'infrastructure et tout le reste. Je pense qu'il y a un argumentaire à présenter, si l'avantage net ou la valeur nette est là.

Pour cela, nous devrions peut-être en savoir un peu plus sur... J'ai demandé à l'un des autres témoins s'il y avait eu une étude sur l'origine et la destination des camions qui entrent dans la région et en sortent. C'est la même chose pour vous. Où cela va-t-il? Votre aéroport, de fait, est-il positionné géographiquement pour être le plus efficace, ou y a-t-il d'autres gains d'efficience à tirer de ce système également? Cela dépasse votre structure de coûts et tout le reste, mais, encore une fois, d'un point de vue holistique, quel est le plus grand avantage pour la région et pour l'ensemble du Canada?

Dans la région métropolitaine de Vancouver, d'où je viens, l'aéroport YVR a été extrêmement dynamique et a investi dans le transport en commun rapide, par exemple, pour conduire les voyageurs à l'aéroport et les ramener en ville sans qu'ils aient à conduire. On a ouvert un grand centre commercial parce qu'il y a du terrain disponible. Est-ce le genre de choses que l'on envisage ou qui soit à votre écran radar pour Hamilton?

Mme Cathie Puckering: Le transport en commun, pour se rendre à l'aéroport et en revenir, figure certainement sur notre liste de priorités. L'aéroport de Hamilton appartient en fait à la Ville de Hamilton et est géré par le secteur privé par la Tradeport International Corporation. Nous avons déjà eu une participation avec l'Administration Portuaire de Vancouver, et bon nombre des processus en place aujourd'hui viennent de là.

C'est un secret de polichinelle que les activités commerciales rapportent beaucoup de recettes non aéronautiques aux aéroports. L'activité commerciale augmente à mesure que le trafic voyageurs s'accroît à l'aéroport et que l'aéroport est en mesure d'offrir plus de possibilités de recettes provenant des points de vente au détail et des concessions.

Une fois réalisées ces économies d'échelle avec les voyageurs, nous pouvons réduire les droits et les redevances aéronautiques qui peuvent être imposés aux compagnies aériennes. C'est l'une des réussites du modèle à faible coût que l'on observe en Europe aujourd'hui. Les compagnies aériennes choisissent les aéroports en tenant pour acquis que les aéroports réaliseront le potentiel de cette source de recettes et garderont ces droits et redevances à un bas niveau. Tant que nous ne serons pas à ce niveau, c'est un peu un défi, mais il y a des occasions qui s'offrent grâce à Swoop, Norwegian — qui commencera à faire le service pour le Royaume-Uni en mars 2019 — et Flair, qui fournit des services sur notre marché depuis près de 24 mois maintenant. Ces compagnies ont stimulé un nouveau marché pour les personnes qui ont choisi de voyager et n'ont jamais pu le faire auparavant, ou de le faire plus souvent, de sorte que le nombre de nos voyageurs pour la prochaine année devrait être d'environ un million. Il était de 300 000 en 2016.

● (1650)

M. Ken Hardie: D'accord, c'est très bien. Merci.

La présidente: Merci.

Vous avez la parole, monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je vais partager mon temps de parole avec mon collègue Vance.

Vous avez dit avec enthousiasme que de plus en plus d'aéroports canadiens ont la capacité de prendre une plus grande part du commerce international du Canada. Ils jouent un rôle plus important dans le transport des marchandises canadiennes et étrangères, mais à quel prix? Savez-vous pourquoi je pose cette question?

M. Andy Gibbons: Je vais être honnête: je ne vous suis pas tout à fait. Désolé.

M. Angelo Iacono: C'est très bien. C'est ce à quoi je m'attendais.

Que pensez-vous du bruit des avions, des vols de nuit et des vols de jour, pour la population canadienne et des dangers pour la santé que cela représente pour de nombreux Canadiens, au détriment du développement de cette expansion commerciale?

M. Andy Gibbons: Votre question portait-elle précisément sur le bruit et les effets sur la santé de l'augmentation de la capacité et du nombre de vols?

C'est une très bonne question. Je ne suis pas très proche de cela dans mon rôle pour ce qui est du bruit et de la gestion du bruit. Je sais qu'il s'est fait beaucoup de travail, et que le ministre et sa prédécesseure dans le gouvernement précédent ont vraiment mis les aéroports du Canada au défi de mieux s'adapter à ces difficultés.

L'une des grandes solutions, bien sûr, est l'achat des avions les plus économes en carburant, les plus modernes et les moins bruyants. Si l'on compare notre Boeing 737 MAX, ou même un Boeing 737-800, à un 600 ou un 200 ou quelque chose comme cela, on voit effectivement une grande différence. Je parle d'une réduction de l'ordre de 10, 20 ou 30 %, tant au niveau des émissions qu'au niveau du bruit.

Nous estimons que l'investissement est la meilleure façon d'attaquer le problème, et cela nous oblige à être rentables et entreprenants. Il y a donc cela, mais je ne peux pas faire trop de commentaires sur les protocoles relatifs au bruit. Nous participons à certaines de ces activités au niveau des associations de l'industrie, mais je me ferai un plaisir de vous trouver plus de renseignements à ce sujet.

M. Angelo Iacono: Je voulais juste voir si vous étiez au courant.

On dit qu'il y a des villes intelligentes; qu'il y a des ports intelligents. Y a-t-il quelque chose en fait d'espaces aériens intelligents ou de vols intelligents? Se passe-t-il quelque chose de cette nature, comme un espace aérien intelligent?

M. Andy Gibbons: Il y a deux ou trois choses pour nous. La semaine dernière, nous avons été la première compagnie aérienne canadienne à lancer un robot d'intelligence artificielle sur Facebook Messenger. C'est en temps réel. Si nous voulons discuter des droits des voyageurs, c'est un élément de notre investissement en innovation.

Il s'agit pour une bonne part de services destinés aux consommateurs. Si l'on veut interagir — par exemple, si le voyageur ne sait pas où est sa porte d'embarquement, ou s'il a un problème avec sa correspondance ou si son vol est retardé — que vous devons-nous, ou qu'aimeriez-vous avoir? C'est le genre d'investissement que nous faisons.

Je ne peux pas vraiment parler de l'aspect opérationnel. Ce n'est pas mon domaine, mais l'innovation et l'investissement en intelligence artificielle le sont. Si vous prenez WestJet pour Ottawa la semaine prochaine, vous pourrez lire dans notre revue que notre président-directeur général a dit que nous serons une entreprise de technologie exploitant des avions, surtout au profit des consommateurs.

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais laisser le reste de mon temps avec Vance et Ken.

M. Vance Badawey: Merci, Angelo et madame la présidente.

J'aimerais approfondir un peu la question de la technologie, surtout avec l'avènement du commerce électronique.

Voici ma première question. En ce qui concerne l'intégration multimodale d'un système de logistique de distribution, quel genre de discussions aurez-vous avec les autres intervenants au transport? Par exemple, dans votre cas, il pourrait s'agir de l'Administration Portuaire de Hamilton ou du CN ou du CP ou des réseaux routiers, des entreprises de camionnage et de choses de cette nature. Je vous pose la question à tous les deux parce que, évidemment, nous avons un fournisseur ici également, ainsi que l'installation elle-même.

Quel genre de discussions ou de stratégies mettez-vous en place pour réaliser ce réseau multimodal, puis l'intégration de la logistique et du système de distribution?

Mme Cathie Puckering: Nous venons tout juste de commencer à discuter avec nos partenaires en matière de fret pour comprendre quels seront leurs besoins futurs, pendant qu'ils évaluent toutes les installations qu'ils ont à Hamilton.

Nous travaillons en étroite collaboration avec l'Administration Portuaire de Hamilton et la Ville de Hamilton pour obtenir une zone franche du genre de ce qui existe déjà dans la région de Niagara afin de nous assurer que notre région est concurrentielle pour permettre aux nouveaux venus sur le marché de suivre les processus de demande et de tirer parti des programmes qui pourraient leur être accessibles.

Nos partenaires eux-mêmes se concentreraient sur les investissements électroniques et technologiques et sur les changements à apporter à leurs opérations, et nous conseilleraient au fur et à mesure de la disponibilité de l'information. Je n'ai pas toute l'information voulue pour répondre à votre question. Je pourrais faire une recherche et vous envoyer d'autres commentaires si nécessaire.

● (1655)

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Au tour de M. Liepert. Nous n'avons plus beaucoup de temps, donc il faut accélérer.

Monsieur Liepert, c'est votre tour.

M. Ron Liepert: Vous avez mentionné le nombre de personnes qui vont prendre l'avion à Buffalo. Est-ce uniquement parce que les vols sont moins chers, ou est-ce parce que ces personnes ne veulent pas poireauter quatre heures sur l'autoroute pour se rendre à Pearson? Si vous pouviez offrir le même vol au même prix au départ de Hamilton, est-ce que les gens de Niagara préféreraient Hamilton à Buffalo pour aller à West Palm Beach?

M. Andy Gibbons: Je vais seulement vous lire ce que dit l'aéroport de Buffalo et quelle est sa proposition de valeur.

Il y a deux éléments sur son site Web: « Gagner du temps » et « Économiser de l'argent ». Sous « Gagner du temps », on lit: « Le temps d'attente moyen au point de contrôle de Buffalo est de 12 minutes seulement. Si vous partez de l'aéroport Pearson de Toronto, on vous demande d'arriver trois heures avant votre vol. » Ce n'est pas la même chose à Buffalo. « Pas d'autre arrêt pour les douanes et l'immigration. » C'est pour les destinations américaines. Le choix est positionné. J'ai l'air de lui faire de la publicité, et je vais m'arrêter là.

Ce qu'on dit à Buffalo, c'est que, pour un vol transfrontalier au départ de l'aéroport Pearson, il faut passer par le prédédouanement, etc., alors que pour un départ de Buffalo, il suffit de traverser la frontière avec sa carte NEXUS, et l'infrastructure est là. Ensuite, on est à Buffalo, libre et sans tracas, avec un sandwich Chick-fil-A. Et l'aéroport international de Buffalo Niagara se trouve à quelques milles à peine de la frontière canadienne et de l'autoroute Queen Elizabeth Way.

Côté finances, on dit que l'aéroport de Buffalo vient au 23e rang aux États-Unis pour les tarifs aériens les plus abordables. Le stationnement ne coûte pas cher. Il n'y a pas de taxes ni de droits internationaux pour les vols à destination des aéroports américains, parce que ce n'est plus un vol international. Voilà. Ce sont quelques facteurs de la dynamique particulière du marché que nous devons examiner, et cette dynamique se fait sentir ici comme partout ailleurs au pays.

M. Ron Liepert: L'autre région, probablement pas dans la même mesure, se trouve sur la côte Ouest. Il y a pas mal de migration au sud de la frontière entre Bellingham et les États-Unis. Ce n'est pas seulement ici; c'est ailleurs également.

M. Andy Gibbons: Oui, et Abbotsford est notre plaque tournante de l'Ouest, si bien que la dynamique dont je parle est presque reproduite à Abbotsford; et le travail avec cet aéroport est justement pour créer la plaque tournante à faible coût comme compensation pour YVR.

M. Ron Liepert: Il me semble qu'il y a des aéroports aux États-Unis qui se trouvent à proximité de la frontière canadienne et qui peuvent offrir moins de congestion, et d'autres avantages. Ce ne serait pas bien différent si New York se trouvait juste de l'autre côté de la frontière. Vous pourriez probablement convaincre les Américains de venir prendre leur avion à Hamilton si vous leur offriez la même chose que Buffalo. Je comprends le facteur coût, mais je crois qu'une bonne partie de ce facteur est annulée par le temps que prennent les formalités à remplir.

M. Andy Gibbons: C'est certainement le cas. Cela fait partie de notre recommandation. David Emerson en a parlé dans son rapport. Pour ce qui est de l'ASFC, nous acceptons les retards sur l'aire de trafic à l'aéroport international Pearson parce que la salle des douanes est pleine à l'aérogare 3.

La technologie va nous aider sur ce plan. Les kiosques vont nous aider aussi. Ils vont aider à réduire les goulots d'étranglement, mais nous encourageons toujours le gouvernement à s'y pencher comme il le ferait à un passage terrestre. Vous voyez la frontière terrestre. Vous la sentez, et vous voyez les files d'attente, et vous n'avez pas à sortir votre Visa pour payer. Ce n'est pas un modèle d'utilisateur-payeur; il est entendu qu'il s'agit d'un bien public au service du commerce, et je pense qu'il y a peut-être un certain décalage dans notre façon de voir les aéroports internationaux.

J'aimerais parler de la facilité. C'est ce que nous essayons de faire à Hamilton et à Abbotsford, c'est-à-dire trouver des partenaires aéroportuaires qui ont à coeur la structure à faible coût et qui pourront nous présenter un plan d'affaires encourageant et attirant les investisseurs. C'est ce que nous avons fait ici. Hamilton n'est pas le seul aéroport dans le sud de l'Ontario, mais c'est là que nous avons choisi d'envoyer notre transporteur à très faible coût, ce qui témoigne du travail de cet aéroport, de son conseil d'administration, de Cathie et de tout le monde.

● (1700)

M. Ron Liepert: Il y a un marché pour les compagnies aériennes qui veulent s'implanter ailleurs que... On ne va nulle part sur Air Canada sans passer par Pearson. Cela devient un élément de dissuasion. Je ferai à peu près n'importe quoi pour éviter Pearson.

M. Andy Gibbons: Il y a aussi un important volet d'éducation au sujet de nos transporteurs à très faible coût, également, parce que c'est nouveau au Canada. C'est ce que le gouvernement voulait avec le projet de loi C-49. Le gouvernement a cherché à attirer des investisseurs étrangers pour répondre à ce besoin du marché. Nous avons répondu au besoin. Nous allons laisser cela de côté.

Swoop n'est pas intégrée au réseau WestJet. C'est un service de point à point. Elle a un système de réservation distinct. On n'achète pas un billet Swoop pour un vol d'Abbotsford à Hamilton, pour ensuite prendre une correspondance pour Halifax sur la ligne principale de WestJet.

Il y a eu l'expérience d'un autre transporteur canadien au sujet du nouveau transporteur qu'il a créé, et je pense que nous en avons tiré des enseignements, mais je pense que c'est un modèle très précis, très spécifique, qui est nouveau au Canada.

M. Ron Liepert: Nous verrons comment les choses se passeront.

M. Andy Gibbons: Nous y travaillons.

M. Ron Liepert: J'ai fini.

La présidente: Monsieur Badawey, avez-vous d'autres questions?

M. Vance Badawey: J'ai fini.

La présidente: D'accord.

Monsieur Aubin, ça va?

Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie: Très rapidement, madame Puckering, je pense que vous avez peut-être un avantage — du moins je l'espère — du fait que vous appartenez à la Ville de Hamilton.

Votre entente prévoit-elle que les promoteurs n'ont pas le droit de construire des maisons en rangée, dont les résidants commenceront alors à se plaindre du bruit près de l'aéroport?

Mme Cathie Puckering: Il est vrai que notre aéroport se trouve actuellement dans une collectivité résidentielle, et nous participons activement à un programme de sensibilisation pour nous assurer qu'ils sont au courant de tout ce qui se passe à l'aéroport de Mount Hope.

Le développement futur autour de l'aéroport est certainement zoné. Il y a une zone d'influence aéroportuaire, le district de croissance de l'emploi de l'aéroport, les terrains adjacents à l'aéroport que la Ville a achetés et réservés à cette fin, de sorte qu'à un moment donné, ils seront inclus dans les limites de l'aéroport. Il n'y aura donc pas de copropriétés ni de maisons en rangée dans la zone immédiate.

Certaines zones résidentielles au sud-est de l'aéroport ne sont pas sur notre trajectoire de vol. Elles ne se trouvent pas dans une zone où le bruit pourrait être un facteur, et c'est contrôlé rigoureusement par les règlements administratifs de la Ville de Hamilton.

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins.

C'était notre dernier groupe de témoins. Nous travaillons là-dessus depuis neuf heures ce matin. Je félicite le Comité de son effort. La journée a été longue.

■

_____ (Pause) _____

■

● (1800)

La présidente: Merci d'être venus. L'idée ce soir est de prendre quelques minutes pour ceux qui n'étaient pas là plus tôt ou qui pensent qu'il y a peut-être certains points sur lesquels ils pourraient nous fournir un complément d'information. Nous avons quelques minutes libres pour discuter ensemble à micro ouvert. Nous aurons des questions à soulever.

Commençons par Ron.

M. Ron Reinas: J'aimerais revenir sur ce que j'ai dit plus tôt aujourd'hui. Pour ce qui est de certaines des questions que le Comité posait, j'ai bien remarqué qu'il faut reconnaître qu'une frontière est une rue à deux sens. Ainsi, même si le Comité s'attache à ce qui se passe au Canada, en tant que gardiens de la frontière internationale, avec cinq membres du conseil nommés par le gouvernement du Canada et cinq autres nommés par l'État de New York, nous sommes les propriétaires pour le service Customs and Border Protection, le CBP, et l'ASFC.

Nous travaillons actuellement avec diligence avec le CBP pour relocaliser au Canada certaines de ses opérations douanières du côté américain en vertu de l'accord de prédédouanement. Par contre, nous ne déplaçons pas de personnel car, malgré ce dont il est question dans l'accord de prédédouanement, à la frontière terrestre, il est très clair que les douanes américaines n'ont pas de pouvoir d'arrestation ni de pouvoir d'application générale de la loi. C'est comme dans les aéroports, sauf que dans les aéroports, on fait appel à la GRC. Cela n'est pas acceptable à la frontière terrestre, parce que, lorsqu'il s'agit de voitures et de camions chargés de diverses choses, le CBP doit avoir tous les pouvoirs d'exécution.

Nous essayons d'avoir tous les éléments de ce que nous appelons l'inspection préalable, c'est-à-dire les lecteurs de plaques d'immatriculation, la reconnaissance faciale, les données biométriques correspondant à une carte EXPRES, et l'inspection radiographique des camions. Tout cela se trouvera au Canada, et nous travaillons avec le CBP parce que nous avons les terrains des deux côtés de la frontière. Nous demandons au gouvernement du Canada l'assurance que la loi nous permet de faire ce que nous faisons. Nous croyons avoir ce pouvoir en vertu de l'accord de prédédouanement, mais il y a certains éléments pour lesquels nous aurons besoin d'aide.

Par exemple, ce que les douanes recherchent comme procédure normale d'exploitation, tant à la frontière mexicaine qu'à la frontière nord, c'est une inspection non intrusive au passage, ce qui signifie qu'un camion peut passer dans une installation de radiographie où la dose de rayonnement dans la cabine est très faible, comme 1/400 d'une radiographie dentaire, alors que la remorque subit la pleine puissance.

Nous ferions tout cela au Canada, sauf que nos lignes directrices ne permettent pas ce type d'inspection. C'est un détail technique, mais cela ferait une énorme différence dans le service de la frontière.

Il est important que le comité des transports et l'ASFC, la sécurité publique et les autres entités fédérales reconnaissent que la législation au Canada doit tenir compte de la réalité frontalière, parce que cela a une incidence sur les exportations canadiennes à destination des États-Unis.

● (1805)

La présidente: D'accord, merci beaucoup.

Matt, vous avez un commentaire.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, je demande une courte pause, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Nous connaissons Ron, qui a fait un excellent exposé aujourd'hui, mais verriez-vous un inconvénient à prendre quelques minutes pour présenter les autres témoins et donner à chacun cinq secondes pour se présenter avant que nous les entendions? Cela vous irait-il?

La présidente: Oui.

Gary, veuillez vous présenter et nous dire qui vous représentez.

M. Gary Long: Merci, madame la présidente.

Bonsoir, membres du Comité.

Je m'appelle Gary Long. Je suis le directeur général de la Ville de Welland.

La présidente: Monsieur Korosec, allez-y.

M. Stan Korosec (à titre personnel): Bonsoir, tout le monde.

Je m'appelle Stan Korosec, je suis le directeur des relations avec le gouvernement canadien pour le pont Ambassador.

La présidente: Monsieur Holloway, allez-y.

M. Llewellyn Holloway (directeur du conseil, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority): Bonjour. Je m'appelle Lew Holloway. J'étais directeur général de la Commission du pont de Niagara Falls jusqu'à il y a un an. Je suis maintenant membre du conseil d'administration du Peace Bridge.

La présidente: Très bien, excellent.

Monsieur Hodgson, allez-y.

M. Bruce Hodgson: Bonsoir. Je m'appelle Bruce Hodgson et je suis directeur du développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, dont le siège social est ici, à St. Catharines.

La présidente: Monsieur Aubry-Morin, allez-y.

M. Jean Aubry-Morin: Bonsoir, je m'appelle Jean Aubry-Morin. Je suis vice-président aux relations extérieures pour la voie maritime du Canada.

La présidente: Monsieur Burrows, allez-y.

M. Bruce Burrows: Bonsoir, je m'appelle Bruce Burrows et je suis président de la Chambre de commerce maritime.

La présidente: L'idée, c'est que vous contrôlez votre microphone. Si vous désirez communiquer de l'information libre sur des points que, comme Ron l'a dit, vous voulez répéter pour être sûr que nous avons bien compris, ou tout autre commentaire, vous n'avez qu'à ouvrir votre micro.

Qui veut commencer?

Monsieur Korosec, allez-y.

M. Stan Korosec: Merci, madame la présidente.

Une question a été posée plus tôt, je crois, à Ron, au sujet du personnel des douanes dans les esplanades. Pour notre nouvelle travée, la seule chose que nous avons à faire, c'est construire le pont. Le nouveau pont à six voies sera relié à l'esplanade douanière existante. Nous allons apporter des modifications à l'esplanade commerciale de l'ASFC du côté canadien.

À l'heure actuelle, un camion à inspecter doit être escorté sur quatre kilomètres jusqu'à une installation hors site, ce qui pose évidemment un problème de sécurité. L'ASFC demande depuis longtemps que nous ramenions l'opération à l'esplanade, ce que nous allons faire. C'est l'une des phases du projet.

Il n'y aura pas d'autre personnel de l'ASFC parce que le pont est simplement relié à l'esplanade existante. J'ai travaillé 10 ans au pont Blue Water. Nous avons fait la même chose lorsque ce pont a été jumelé. Il était relié à l'esplanade des douanes existante. C'est pourquoi notre projet ne coûtera que 500 millions de dollars, parce qu'il s'agit seulement du pont et de l'esplanade.

Ron a abordé quelques points. Je pense qu'il y a quelque chose à noter au sujet des volumes de trafic transfrontalier. Nous faisons tous partie de la Bridge and Tunnel Operators Association, qui a un site Web où se trouvent toutes les statistiques. Nous lui envoyons tous nos statistiques, pour une mise à jour mensuelle.

Pour votre gouverne, entre 2000 et 2017, à notre pont, le trafic automobile a diminué de 50 % et, au cours de la même période, le trafic de camions a diminué de 27 %. Ron a fait allusion à certaines des raisons qui expliquent cela, avec le changement dans le secteur manufacturier. Au pont Ambassador, bien sûr, nous sommes très présents dans le secteur automobile. Il est un gros utilisateur de notre pont, qu'il s'agisse de fournisseurs de produits finis ou de produits de volet un, de volet deux ou de volet trois. C'est très important et je pense que depuis le début de l'année, il n'y a pas grand changement. Pour tous les ponts et tunnels, pour les exploitants des passages Ontario-Michigan, Ontario-New York, de 2000 à 2017, le trafic automobile est en baisse de 38 % et celui des camions de 20 %, de sorte que le trafic total a reculé d'environ 35 %.

Pourquoi le trafic automobile est-il en baisse? Le phénomène s'explique par une combinaison de divers facteurs. L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, que les États-Unis ont lancée en 2009, rendait obligatoire le passeport ou NEXUS. Cela a éliminé beaucoup de voyages spontanés par-delà la frontière, de voyages de personnes voulant simplement aller au concert ou au restaurant. Si un voyageur du sud des États-Unis se trouvant dans la région de Detroit se disait: « Allons donc faire un tour au Canada », il n'a probablement pas de passeport.

Chose plutôt intéressante, les Canadiens représentent environ 75 % du trafic transfrontalier de voitures, ce qui a eu une grande incidence sur les achats transfrontaliers. Je le sais parce que j'ai une femme et deux filles et que je vis tout près de la frontière. C'était une grosse affaire dans les années 1990, car nous n'avions pas de Target ni de Lowe's au Canada à l'époque. Aujourd'hui, nous avons accès à tout cela au Canada. La raison pour laquelle nous allions aux États-Unis, c'est qu'on y trouvait de la variété et de meilleurs prix.

Bien sûr, cela fluctue considérablement avec le dollar canadien — s'il est en baisse. J'avais l'habitude de dire que, si je me rendais à Windsor et demandais à quelqu'un quel est le taux de change, on me le dirait probablement. Si vous allez à Detroit et que vous posez la question, on vous dira: « Le taux de change de quoi? » Les Canadiens suivent la situation de près et ils sont très au courant.

Au Peace Bridge, pendant ce temps, le trafic automobile est en baisse de 39 % et celui des camions de 19 %. À Queenston-Lewiston, le nombre des voitures a reculé de 27 % et celui des camions de 22 %. Voilà certaines tendances intéressantes.

Ron a expliqué que ce ne sont pas les voies du pont qui posent problème. C'est très juste. M. Comerford, de l'ASFC, a dit qu'il y a 13 voies pour les camions au pont Ambassador qui entrent au Canada. Je peux vous dire que lorsque chacune de ces 13 voies est ouverte au bon moment, je peux aller me coucher parce que la circulation est fluide. Si l'on en ferme une seule, cela refoule 50 camions par heure, sur une distance de plus d'un mille, sur l'autoroute.

De nos jours, les refoulements que nous observons — comme les autres exploitants pourront vous le dire — ne sont pas tant attribuables aux volumes. Il n'y a pas assez de personnel. Les ordinateurs tombent en panne. C'est comme si tout le monde se rendait à l'épicerie et qu'un ordinateur tombait en panne. Le petit commis ne sait pas compter la monnaie à vous rendre parce que tout est fait pour lui. Il doit passer en mode manuel, ce qui ralentit les choses considérablement. Ces choses-là nous inquiètent.

● (1810)

Le gouvernement canadien et le gouvernement américain ont parlé de l'importance du commerce pour les deux pays. Il faut passer de la parole aux actes. Il faut financer l'ASFC, que ce soit pour le personnel ou pour la technologie. M. Comerford a parlé de certaines des nouvelles technologies que nous testons au pont Ambassador, par où des camions entrent au Canada.

Il ne dira pas ces chiffres, mais je vais vous les donner. Il faut environ 60 secondes à un camion rapide pour dégager la ligne d'inspection primaire. Avec ce nouveau corridor sécurisé — et je l'ai vu à ses débuts — il faut environ 23 secondes. Trois camions peuvent passer là où un seul pouvait passer auparavant. C'est une énorme différence. Cela leur permet aussi de réduire le personnel. On économise sur leurs ressources en utilisant la technologie et les programmes des négociants fiables.

Nous travaillons avec tous les intervenants à la frontière. Nous travaillons avec l'ASFC et le CBP car nous voyons les choses aller dans les deux sens. Nous siégeons à quelques groupes de travail avec chaque organisation sur la façon d'améliorer les choses à la frontière. Nous ne nous plaignons pas. Ron fait ses diatribes de temps à autre, mais nous travaillons avec lui à chercher des moyens de gagner quelques secondes à chaque inspection. Quand nous avons 12 000 camions et peut-être 12 000 voitures par jour, cela fait une grande différence.

Ce sont quelques points que je voulais signaler.

● (1815)

La présidente: Merci beaucoup.

Le Comité aimerait-il entendre d'autres témoins avant de poser des questions? Oui? D'accord.

Monsieur Long, nous ne vous avons pas encore entendu. Allez-y, je vous en prie.

M. Gary Long: Merci, madame la présidente.

Merci encore au Comité permanent. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu dans la région de Niagara. Je vous en remercie.

Je tiens simplement à indiquer pour mémoire que la Ville de Welland soutient et s'aligne sur les autres municipalités de Niagara et les autres intervenants clés que vous avez entendus aujourd'hui qui veulent vraiment concevoir un plan qui fera de Niagara un corridor de commerce clé de l'économie canadienne ainsi qu'une porte d'entrée vers les marchés mondiaux. Pour y arriver, nous devons éliminer certains goulots d'étranglement du système et pour cela, nous avons besoin du soutien du gouvernement fédéral et d'autres partenaires.

Dans le cas de Welland, je dirais que nous avons connu un certain regain de vie ces dernières années. Welland, comme d'autres lieux de production industrielle, a été durement touchée, il y a 10 ou 15 ans, lors de la restructuration et de la récession à l'échelle mondiale, mais au cours des trois dernières années, elle a réussi à attirer près de 1,5 million de pieds carrés de nouveaux espaces industriels. L'une des entreprises qui a déménagé à Welland, c'est GE. Elle a depuis vendu son usine à Advent International, mais le fait est là: Welland et Niagara offrent les programmes, les incitatifs, la proximité de la frontière américaine et la main-d'oeuvre qui permettent d'attirer des entreprises de cette envergure.

Les entreprises attirées par Welland et celles à venir aiment Welland et Niagara. Elles aiment avoir d'autres options que la QEW. Elles aiment avoir une option ferroviaire. Elles aiment avoir une option maritime. Nous avons rencontré l'Administration Portuaire de Hamilton, et plus précisément Ian Hamilton. Je crois comprendre qu'il a fait une présentation ici, ce matin. Nous avons eu des discussions avec lui en vue d'un partenariat avec l'administration portuaire et avec l'Administration de la voie maritime pour créer un nouveau quai le long du canal Welland. Il y a une demande pour des terres maritimes à usage industriel. Comme M. Hamilton vous l'a peut-être dit ce matin, l'Administration Portuaire de Hamilton n'a plus de place. Je crois qu'ils ont 60 entreprises sur leur liste d'attente. Cela ne veut pas dire que toutes ces entreprises s'installeraient à Niagara le long du canal Welland, mais je soupçonne qu'une grande partie d'entre elles le ferait. Par conséquent, nous estimons qu'il y a une possibilité de partenariat entre l'Administration de la voie maritime et nos amis assis plus loin à cette table, l'Administration Portuaire et d'autres organes municipaux.

Je dois dire que nous avons eu une rencontre avec le ministre Garneau pour discuter de cette proposition. Nous avons également eu des discussions avec son cabinet et je pense que notre idée a été bien reçue par le ministre comme moyen de vraiment mettre en valeur et tracer ce corridor de commerce au sein de l'économie canadienne.

L'autre question que je voulais aborder sans trop élaborer est l'importance et la nécessité de trouver une solution de rechange à la QEW. Vous avez probablement entendu parler aujourd'hui d'une route qui passerait au milieu de la péninsule. C'est un plan vraiment important pour Welland, Niagara et le milieu des affaires. Je ne m'étendrai pas sur le sujet et je me contenterai de dire que la QEW n'est plus une option. Elle nuit à la compétitivité des entreprises. Nous estimons qu'il est temps que les partenaires municipaux et les gouvernements fédéral et provincial fassent un investissement stratégique dans l'infrastructure de l'avenir dont l'économie canadienne a besoin et qui, encore une fois, positionnerait Niagara et Hamilton comme un secteur clé du corridor de commerce au Canada, mais aussi, comme je l'ai dit plus tôt, comme une porte d'entrée clé vers les marchés mondiaux.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci.

Monsieur Holloway.

M. Llewellyn Holloway: Merci, madame la présidente.

Je veux simplement répéter certaines choses et insister sur d'autres qui ont déjà été dites, notamment que le monde change très rapidement aux frontières. Pendant toutes les années où je me suis intéressé aux frontières, il n'était question que d'ajouter des infrastructures et du personnel. Ce qu'on constate, c'est que le coût de l'infrastructure devient prohibitif et qu'il est extrêmement difficile de trouver et de former du personnel.

La bonne nouvelle, c'est qu'il y a eu d'énormes progrès dans le domaine de la biométrie, et je crois que la biométrie sauvera la situation, car elle permettra une identification meilleure et plus rapide des personnes qui traversent la frontière. On sait que la personne qui se présente à la frontière et dont un agent de l'ASFC ou de la douane américaine compare la photo et la personne devant lui a environ 60 % de chances d'être réellement reconnue comme telle. La biométrie assure une concordance de 99 %, et la biométrie est instantanée.

La douane américaine fait d'énormes progrès dans ce domaine; des projets pilotes de biométrie auront lieu aux postes de Peace Bridge cet été, ce qui permettra une vérification plus rapide des conducteurs. La bonne nouvelle, c'est qu'on peut ainsi traiter plus de gens avec le même personnel et qu'on n'a pas besoin de nouvelles infrastructures. À l'heure actuelle, aux postes du pont Lewiston, sur l'esplanade, vous engagez des dépenses de 90 millions de dollars. C'est beaucoup d'argent. Vous ajoutez des voies et, bien sûr, il arrivera un moment où ce ne sera plus viable.

Il y a des choses qui peuvent être faites. Je résumerai en disant que parmi les mesures essentielles qui peuvent être prises, il y a, premièrement, l'investissement massif du Canada dans la biométrie, car les États-Unis ont une très bonne longueur d'avance à cet égard. Je pense qu'ils vont franchir une étape vraiment intéressante et ils sont en train de l'installer dans les aéroports.

Deuxièmement, le Canada a vraiment besoin de mettre en place une carte-passeport pour profiter de la technologie RFID. J'en ai parlé il y a cinq ans. Lorsque le représentant de Passeport Canada a montré un nouveau passeport — il en était très fier —, je lui ai demandé à l'époque s'il existait une carte-passeport. Il m'a regardé comme si j'avais deux têtes et m'a répondu que cela ne faisait pas partie de leurs priorités. C'était il y a cinq ans.

L'installation de la technologie d'identification par radiofréquence dans toutes les voies, ce qui progresse actuellement, le travail sur la biométrie et une nouvelle carte-passeport contribueront grandement à faire avancer les choses à la frontière.

Merci.

● (1820)

La présidente: Merci beaucoup.

Vouliez-vous ajouter quelque chose?

M. Jean Aubry-Morin: Pendant la séance d'aujourd'hui, j'ai entendu parler à maintes reprises essentiellement de la capacité à rejoindre divers groupes d'intérêt de la région et à s'entraider.

J'aimerais réaffirmer que la voie maritime, dans son mandat d'intendance d'une ressource partagée, a essentiellement la possibilité d'entrer en contact avec les différentes parties et de participer afin de voir comment améliorer l'économie, la vie communautaire, la vie sociale et l'environnement immédiat. C'est un mandat clair pour nous et dans la partie 3 de la Loi maritime du Canada.

De plus, une question a été posée plus tôt aujourd'hui au sujet de la capacité du Canal Welland d'offrir ce qui serait pour nous une optimisation ou la prolongation de la saison de navigation. Une réponse a été fournie, mais j'aimerais ajouter quelques renseignements.

Nous savons que des changements climatiques sont en cours. Nous savons que cette situation offre, je dirais, une température plus élevée qui nous permet de jouir de conditions plus douces pendant l'hiver, mais ces changements entraînent aussi de plus fortes fluctuations du temps. Au cours des 12 dernières années, en gros 7 d'entre elles auraient rendu très difficile l'exploitation du canal Welland en plein mois de janvier. Il faut parfois mesurer le risque par rapport à l'avantage d'une saison plus longue. Cette partie de la réponse n'a pas été donnée plus tôt aujourd'hui.

La présidente: Merci.

Monsieur Burrows, voulez-vous ajouter quelque chose ou réagir?

● (1825)

M. Bruce Burrows: J'aimerais ajouter quelque chose et peut-être revenir sur un point. Au cours de notre discussion, j'ai mentionné l'Organisation maritime internationale de Londres et la nécessité d'avoir des règles du jeu équitables pour les émissions. C'était un commentaire en passant et je ne suis pas entré dans les détails, mais maintenant que nous en avons l'occasion, je pourrais peut-être vous en dire un peu plus. Je pense que c'est extrêmement important pour assurer le succès du nouveau corridor national.

À l'instar du secteur du transport aérien, celui du transport maritime est réglementé à l'échelle internationale, et ce, de façon très semblable. Le transport aérien est assujetti aux règles de l'OACI et de l'IATA, l'OACI étant l'Organisation des Nations Unies qui établit la norme et l'IATA, l'association de l'industrie. Parallèlement, notre secteur est assujetti aux règles de l'OMI et de la CIMM, la Chambre internationale de la marine marchande. En fait, je siège à la Chambre de commerce du Canada qui fait partie de la CIMM et je brandis régulièrement mon drapeau canadien. Si je soulève cette question, c'est que le principe éthique veut que le transport maritime commande une approche globale — le transport aérien et le transport maritime sont les deux parties d'un tout —, sinon certaines autorités pourraient prendre un avantage concurrentiel ou mettre en désavantage. L'idée est d'assujettir aux mêmes règles l'ensemble de l'industrie, à l'échelle mondiale.

La communauté internationale décourage l'action régionale isolée et le Canada fait planer une telle menace. On craint de plus en plus que les Canadiens fassent le saut et se dirigent vers l'action régionale. Si c'est le cas, la taxe sur le carbone placera l'industrie canadienne du transport maritime en mauvaise position à l'échelle internationale ou américaine. Si la taxe sur le carbone se répercute jusqu'en bas de l'échelle, selon la façon dont elle s'applique, elle pourrait toucher et s'appliquer à l'industrie du transport.

En ce moment, nous participons au système d'échange de crédits d'émissions de carbone. Le gouvernement est en train d'y mettre fin. Qu'est-ce qui va le remplacer? C'est la question laissée sans réponse pour l'instant. D'un autre côté, sur le plan international, nous participons grandement — en fait, le Canada pilote en quelque sorte — la création de ce nouveau programme qui vient d'être accepté, qui vise à réduire les émissions de moitié d'ici 2050. Ce programme très offensif et ambitieux demandera beaucoup de mesures intéressantes, certaines réglementées. En fin de compte, une partie du programme entraînera l'obligation de verser une redevance sur le carbone. Tout cela se fera à l'échelle internationale, de sorte qu'une mesure du Canada ajoutée à cela pourrait nous défavoriser. Elle menacerait la prospérité amenée par le nouveau corridor national, la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, et pourrait certainement avoir une incidence sur notre capacité de relever le défi et de profiter de l'occasion de retirer encore plus de camions des routes et d'amener un plus grand nombre à passer aux moyens de transport par voie maritime, où tout le monde admet que nous avons une occasion sur le plan environnemental.

De façon détournée, cette taxe sur le carbone pourrait avoir l'effet contraire, pourtant nous voulons générer plus de trafic, comme nous l'avons dit plus tôt, loin des routes encombrées, où les voitures sont de grosses polluenses de l'environnement, entre autres.

Je voulais simplement soulever cette question auprès du Comité parce que c'est peut-être un sujet sur lequel on veut poursuivre la discussion.

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci.

Je tiens à souligner que j'ai vraiment apprécié le fait que Bruce et Jean restent écouter certains des autres témoins.

Bien sûr, dans nos discussions plus tôt aujourd'hui, nous avons posé beaucoup de questions. Maintenant que nous avons eu l'occasion d'étudier ces sujets, je me demande ce que vous avez tous retenu de la séance d'aujourd'hui.

Ne vous levez pas tous en même temps.

M. Bruce Hodgson: Plusieurs fois au cours de la discussion, on a amené le point que plusieurs groupes différents, plusieurs parties différentes et plusieurs intervenants différents travaillent chacun de leur côté et que c'est là une chose qu'il faut changer, dans la mesure où les groupes intéressés sont concernés. Je sais qu'on a longuement débattu de la façon de changer cela. Comme nous vous l'avons dit plus tôt aujourd'hui, nous sommes certainement ouverts à l'idée et nous comptons participer au changement.

Comme Jean l'a fait remarquer, en ce qui concerne les discussions sur les biens immobiliers près du canal Welland, nous sommes toujours prêts à tenir ces discussions avec toutes les parties et tous les intervenants. Encore une fois, notre porte est toujours ouverte. Pour nous, c'est l'un des messages de la journée.

● (1830)

M. Ken Hardie: Quelqu'un d'autre veut prendre la parole?

M. Bruce Burrows: Oui, si vous le permettez.

En partie à cause de mon expérience personnelle et professionnelle, j'ai toujours été un ardent défenseur des approches et des politiques multimodales intégrées. Pour aller un peu plus loin que Bruce, je pense que c'est énorme, et j'ai entendu des discussions fondamentales à ce sujet. Pour ce qui est d'une plus grande intégration dans une perspective d'orientation générale, le client ne se soucie pas de la façon dont son produit passe du point A au point B, pourvu qu'il arrive à temps, en bon état, à un bon prix. Le mode de transport utilisé lui importe peu. Il faut adopter cette approche client dans les questions d'orientation générale, de sorte que tout ce qui peut être fait pour favoriser une meilleure intégration des modes de transport soit une bonne idée.

M. Ken Hardie: À votre avis, qui devrait s'en occuper?

Qui devrait inviter tous les joueurs à faire part de toutes leurs réflexions, idées et demandes pour ensuite en faire quelque chose qui soit cohérent et surtout qui dresse un portrait de ce dont chacun s'occupe et de ce à quoi ils pensent, qui cerne les lacunes et tente de les combler afin qu'au bout du compte, vous ayez quelque chose à présenter à un gouvernement — fédéral, provincial, voire municipal — en disant ceci: « Vous savez quoi, nous sommes tous d'accord pour dire que c'est là une bonne voie à suivre »?

M. Bruce Burrows: Le ministre des Transports est le gardien suprême de la politique nationale en matière de transports. Il est certainement en bonne position pour faire appel aux intervenants et réunir ces derniers, concourant à cette approche. Je dirais que le ministère a tendance à travailler en vase clos. D'après mon expérience au fil des ans, c'est certainement encore plus cloisonné au niveau provincial.

Il y a une communauté intéressante de sous-ministres et une communauté intéressante de ministres des Transports partout au pays. Ils sont bien placés pour essayer de réunir tous les intervenants. Il n'y a pas vraiment d'institution à l'extérieur du gouvernement qui soit en mesure de rassembler beaucoup de gens. Il y a des groupes régionaux, mais il n'y a pas vraiment de groupes nationaux qui pourraient le faire.

La présidente: Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Je vais faire suite à la question de Ken et être un peu plus direct.

Je ne vais probablement pas me faire beaucoup d'amis à la table, mais après avoir écouté aujourd'hui l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, les multiples administrations portuaires, les multiples commissions et administrations de ponts, sans parler d'un grand nombre d'administrations municipales, j'en conclus que ce secteur est suradministré. Je ne prétends pas savoir précisément qui est responsable de quoi, mais il me semble qu'il y a beaucoup de gens qui travaillent pour ce que j'appellerais des organismes quasi gouvernementaux et je ne sais pas quelle est la valeur ajoutée du fait qu'ils sont tous indépendants les uns des autres.

Dans une vie antérieure, il y a 10 ans, j'étais ministre de la Santé en Alberta. Il y avait neuf régies régionales de la santé. Il y avait quatre autres corps constitués, entre autres le bureau de lutte contre le cancer et la commission de lutte contre l'alcoolisme et la toxicomanie. D'un trait de plume, tout cela est disparu et nous avons créé une instance unique, l'Alberta Health Services, qui est responsable de la prestation des soins de santé dans toute la province. Les coûts ont baissé. La collaboration a augmenté. Le service n'a certainement pas diminué.

L'une des conclusions que j'ai tirées, à moins que quelqu'un puisse me prouver le contraire, c'est que ce secteur semble être administré par trop d'organes.

C'est tout ce que j'ai à dire. Si quelqu'un veut faire un commentaire, qu'il ne se gêne surtout pas.

La présidente: Monsieur Holloway.

M. Llewellyn Holloway: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, lorsque vous étiez en Alberta, vous aviez le contrôle total et vous avez pu le faire d'un trait de plume.

Prenez la Commission du pont de Niagara Falls. Elle a été créée en 1939 par une résolution conjointe du Congrès américain. Les membres du conseil d'administration sont nommés par le premier ministre de l'Ontario et par le gouverneur de New York. C'est une entité internationale. Elle fonctionne sous les auspices du gouvernement des États-Unis en vertu des règles de ce même gouvernement et de la Loi sur les sociétés extraprovinciales de l'Ontario. Le Peace Bridge a été créé par le Canada et c'est un lien international; du côté américain, c'est l'État de New York. Pour simplement fusionner ces deux entités, la Commission et le Peace Bridge, il faudrait l'accord de l'administration des États-Unis, de l'État de New York, de la province de l'Ontario et du gouvernement du Canada.

Les autres commissions de ponts le long de la frontière ont leurs propres chartes. Je ne connais pas très bien la voie maritime, mais je suppose que c'est la même chose. Le fait est que ces commissions sont extrêmement bien dirigées. Elles ont le strict minimum de personnel et elles fonctionnent très efficacement. L'organe traite avec les douanes des deux côtés de la frontière. Pour les ponts qui traversent la frontière internationale, s'il n'y avait pas des douanes de part et d'autre, la circulation serait fluide. Tous les jours, des milliards de dollars de marchandises traversent la rivière.

Pour ce qui est de la situation, prenons l'exemple de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental: avant sa mise en oeuvre, on franchissait le pont en 30 secondes environ, le temps de passage en moyenne. Les gens traversaient le pont pour aller manger au restaurant. Ils traversaient pour aller manger une pizza ou des ailes de poulet. Ils allaient de l'autre côté de la frontière pour n'importe quelle raison qui vous vient à l'esprit. C'était une grande communauté. Tout a changé avec l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. Si vous parlez à la Commission des parcs du Niagara, elle vous dira que la circulation a coulé à pic.

Après les événements du 11 septembre, le temps de passage moyen est passé à deux minutes. La circulation transfrontalière s'est brusquement arrêtée en fait; elle est maintenant d'une minute environ, en moyenne, et si vous avez NEXUS, vous pouvez probablement réduire le temps de passage à environ 27 secondes.

Le problème, ce n'est pas le nombre d'organisations, mais plutôt de faire en sorte que les groupes à la frontière, c'est-à-dire les agents des douanes des deux côtés de la frontière, travaillent en harmonie de manière à assurer le traitement des voyageurs avec une très grande efficacité. C'est de cela qu'il s'agit.

● (1835)

M. Ron Liepert: Je comprends que la situation est plus complexe parce que deux pays sont en cause. Mais je dirais que s'il est possible de négocier un accord de libre-échange entre deux pays, nous pourrions trouver un moyen de faire en sorte que plusieurs commissions chargées des ponts travaillent ensemble et, peut-être, à l'unisson. C'est ce que je pense.

M. Llewellyn Holloway: C'est ce qui se produit.

M. Ron Liepert: Mais ce sont toutes des administrations indépendantes, avec tout leur personnel et tout le reste, je suppose.

M. Llewellyn Holloway: Je comparerais cela au moment de la fusion des municipalités de Toronto, York et North York, de la rationalisation des activités et de la réduction du nombre d'employés. Dites-moi comment cela s'est passé.

M. Ron Liepert: Cela dépend de la façon d'aborder la question.

M. Llewellyn Holloway: Exactement. J'ai déjà été directeur général au sein d'une administration municipale, et la taille ne fait pas de différence. C'est l'efficacité qui en fait une. Ce que nous avons constaté lors de la fusion des municipalités, c'est que dans le cas des très petites municipalités, cela a fonctionné, et dans des cas comme Toronto et Chatham-Kent et d'autres, au bout du compte, il n'y a pas eu d'économies, un point c'est tout.

La présidente: Monsieur Korosec, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Stan Korosec: Je pourrais peut-être revenir sur les commentaires de Lew et sur votre autre question.

Nous travaillons effectivement ensemble. Nous travaillons tous ensemble pour le bien commun. Notre objectif est de rendre la frontière efficace et sécuritaire. Il ne faut pas oublier la sécurité. On ne peut jamais remettre en question la sécurité. J'ai été agent de la PPO pendant 20 ans, alors je le sais, mais il est question de la façon de faciliter le commerce tout en respectant les objectifs de l'ASFC et du CBP.

Le fait que nous ayons chacun nos responsabilités à la frontière ne nuit pas à l'efficacité, parce que nous avons tous le même objectif. Le regroupement des responsabilités ne ferait pas de différence, mais nous reconnaissons qu'il y a de nombreux intervenants. Je dirais que dans le cas des responsabilités frontalières, tout est multiplié par deux.

Une personne atteinte de maladie mentale a menacé de sauter de notre pont ce matin. Une cinquantaine de navires de croisière se trouvaient là. Vous avez eu tout en double, tous les intervenants canadiens, tous les intervenants américains qui se trouvaient là, et tout le monde travaillant ensemble pour le même but. C'est une situation très complexe. On se rend compte qu'il y a ces interventions externes à la frontière, ce qui complique les choses.

C'est pourquoi nous avons la Bridge and Tunnel Operators Association. Beaucoup d'entre nous appartiennent à ce qu'on appelle la Can/Am Border Trade Alliance, dont vous avez sûrement entendu parler. Elle représente les responsables des services frontaliers, des services douaniers des deux côtés. Elle représente aussi les courtiers et les camionneurs. Elle rassemble toute la communauté des services frontaliers pour trouver des solutions que nous pouvons proposer au gouvernement.

Il y a le Groupe de travail sur les questions frontalières de transport, qui est constitué de représentants de Transports Canada et de la Federal Highway Administration. Nous en faisons partie et nous participons aux réunions. Il y a la Border Trade Alliance. Pensez à tous les acronymes possibles, nous en faisons partie, pour essayer d'avoir les bons contacts et de faire en sorte que les choses fonctionnent mieux à la frontière.

Il y a les lois du Congrès. Pour le pont Ambassador, la Canadian Transit Company a été constituée en vertu d'une loi du Parlement en 1927. Je ne pense pas que le fait que tous les modèles de gouvernance soient différents a un effet sur la façon dont nous faisons notre travail. Nous travaillons tous ensemble, parce que si je trouve une idée qui facilite les choses pour mon pont, cela aidera Ron pour le sien et, comme Ken l'a dit plus tôt, pour le sien aussi. Nous travaillons tous ensemble dans un but commun.

● (1840)

La présidente: Monsieur Long, vous vouliez faire un commentaire à ce sujet. Allez-y.

M. Gary Long: En ce qui concerne votre question sur la gouvernance, il est concevable que la gouvernance du secteur public en Ontario puisse être différente dans quatre ans. La gouvernance du secteur public à Niagara pourrait être différente dans quatre ans, parce que le premier ministre Ford et son cabinet ont indiqué qu'ils voulaient revoir la façon dont les gens sont gouvernés dans la province.

Personnellement et sur le plan professionnel, j'appuie cet examen. Compte tenu du nombre d'entités à Niagara et pour revenir à ce que vous disiez, il est difficile d'en arriver à un consensus, mais je peux vous dire qu'il y a une position à Niagara. En fait, je dirais qu'il y a une position commune entre Hamilton et Niagara, c'est-à-dire de travailler ensemble à l'élaboration d'un plan directeur pour Hamilton-Niagara, afin de nous assurer que cela devienne un corridor commercial clé au sein de l'économie canadienne.

Un tel accord et une telle position unifiée ne sont pas toujours possibles. Pour répondre à votre question, à d'autres égards, c'est difficile, mais dans ce cas précis, on a une unité et une position commune. Je ne vois pas le modèle de gouvernance actuel comme un obstacle à notre capacité de travailler avec le gouvernement fédéral ou n'importe lequel des partis fédéraux pour obtenir des investissements stratégiques pour ce corridor commercial.

Merci.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

La journée d'aujourd'hui a été très intéressante. Nous avons très bien compris les intérêts individuels des différents participants, mais le message que j'ai reçu, c'est qu'il faut établir une stratégie qui tient compte des participants individuels, y compris les gens qui n'étaient pas ici et les mandats dont ils sont chargés, ainsi que de la nécessité de travailler ensemble pour compléter et renforcer les corridors commerciaux à l'échelle locale et nationale. Cela se situe à l'échelle locale dans la région, et au-delà, dans tout le Sud de l'Ontario, et bien sûr, cela s'inscrit dans le cadre d'une stratégie ultime concernant un corridor commercial national.

En deuxième lieu, et c'est ce que j'ai retenu de la réunion d'aujourd'hui, il faut en arriver, oui, à une compréhension des besoins individuels. Toutefois, il a été reconnu que le plan directeur du corridor commercial ne peut se concrétiser que si tout le monde y contribue. Ma question est donc très simple, et je pense que quelqu'un l'a posée plus tôt. Comment y parvenir?

Le ministre peut effectivement entamer un processus, ce qu'il a déjà fait, c'est-à-dire la stratégie concernant le corridor commercial, probablement multiplié par six. À l'heure actuelle, nous avons trois corridors commerciaux reconnus. Il y a d'abord celui de l'Asie-Pacifique, puis de l'Ontario et du Québec, et enfin de la région de l'Atlantique, mais comment pouvons-nous élargir cela? Comment pouvons-nous donner plus de substance à ces corridors commerciaux dans le contexte des actifs dont nous disposons?

Il est irréaliste de penser que le ministre Garneau va aller au-delà de ce qu'il a déjà fait et travailler individuellement avec les différentes régions, pour des raisons évidentes. Toutefois, ce qui est réalisable et réaliste, c'est que nous avons des gens comme les responsables de son ministère, les responsables des autres ministères et ce comité, qui peuvent effectivement lancer ce processus. Encore une fois, je vous pose la question: que faisons-nous maintenant? Que pensez-vous de la façon dont nous pouvons y parvenir et, à court terme, comment pouvons-nous élaborer une stratégie de corridor commercial qui n'est pas appropriée seulement pour la région de Niagara-Hamilton, mais, au bout du compte, qui peut s'appliquer au Sud-Ouest de l'Ontario et, bien sûr, contribuer à la stratégie globale concernant un corridor commercial, ainsi qu'à l'examen de la modernisation des ports que le ministre a également reconnu?

● (1845)

La présidente: Qui veut commencer?

M. Stan Korosec: Je vais essayer, puisque personne d'autre ne semble vouloir le faire.

C'est un bon point. Lorsque les gens qui connaissent bien la frontière se réunissent dans un bar pour prendre une bière, ils savent bien qu'Ottawa et Washington n'ont absolument aucune idée de la façon dont les choses se passent. Je suis heureux que vous alliez jeter un coup d'oeil au pont Peace, et je vous invite à venir au pont Ambassador n'importe quand. Vous devriez y aller en premier. C'est un endroit remarquable.

Vous pouvez consulter les statistiques. J'en ai énuméré beaucoup. Cependant, tant que vous ne vous rendez pas à la frontière et que vous ne voyez pas ce qui se passe là-bas, pour des responsables des politiques et des décideurs comme vous, cela est essentiel. Les gens que j'ai amenés à la frontière des deux pays disent: « Oh mon Dieu, je ne me rendais pas compte. » Vous pouvez parler aux gens sur le terrain et aux directeurs des services frontaliers qui sont là. Les bureaucrates qui prennent une décision dans un cubicule à Ottawa ou à Washington n'en voient pas l'effet et, souvent, nous ne sommes pas consultés. Cela sort de nulle part et nous nous disons: « Oh mon Dieu, nous allons avoir des bouchons sur des milles et des milles si nous mettons cela en oeuvre. » C'est pourquoi nous essayons de surveiller ce qui se passe et de nous opposer au besoin.

Le volet éducation est vraiment important pour vous. Je sais que vous connaissez bien les questions frontalières, mais il y a des gens qui se trouvent loin d'un poste frontalier, mais qui en dépendent dans leur circonscription et dans leur économie. Peu importe d'où vous venez au Canada, il est vraiment important de se rendre sur place et de comprendre. Adressez-vous à nous et aux responsables douaniers locaux des deux côtés de la frontière et vous entendrez leurs points de vue sur ce qui se passe.

C'est une suggestion, en tout cas.

M. Vance Badawey: Merci, Stan. Toute la journée, j'ai entendu le même message au sujet des enjeux, des besoins et des souhaits en matière d'investissements, de politiques, de lois, de technologie, de données et d'intégration. Je parlais aux analystes plus tôt. Je pense qu'ils ont bien saisi également, dans l'ensemble, les messages individuels des participants aux séances d'aujourd'hui.

Cependant, la raison pour laquelle nous sommes venus ici, c'est pour ajouter à la valeur globale. Mettons la politique de côté et attaquons-nous aux vraies choses. La raison pour laquelle nous sommes venus ici, et la raison pour laquelle nous allons nous rendre dans la région Asie-Pacifique et, espérons-le, à Montréal et dans la région de l'Atlantique plus tard, c'est pour ajouter à la valeur globale de ce que le ministre essaie d'accomplir, ce qui se fait attendre depuis longtemps. Je pense que le rapport Emerson l'a indiqué, tant dans le cadre de la stratégie nationale des transports que de la modernisation des ports des corridors commerciaux.

Je vais vous poser la question un peu plus directement. C'est peut-être de la rhétorique, parce que certains d'entre vous ont déjà répondu à cette question. Encore une fois, en ce qui a trait au message à retenir de la séance d'aujourd'hui, y a-t-il une volonté de votre part et de la part des autres participants avec qui vous travaillez quotidiennement de passer à l'étape suivante, en vue d'établir le plan directeur du corridor commercial pour Niagara et Hamilton, et même pour l'étendre jusqu'au Sud-Ouest de l'Ontario, jusqu'à Windsor-Detroit, et même jusqu'à l'extrémité inférieure de la région du Grand Toronto?

Il s'agirait d'un plan directeur qui tiendrait compte du réseau multimodal et de la Voie maritime du Saint-Laurent, par exemple, ainsi que du CN, du CP, des routes et des aéroports, etc. Êtes-vous tous prêts à vous asseoir à cette table au cours des prochains mois pour travailler à ce plan directeur?

● (1850)

M. Ron Reinas: Certainement, en ce qui concerne le pont Peace, oui, absolument. Nous parlons d'un corridor commercial depuis 20 ans. Si vous vous adressez à n'importe lequel des responsables des postes frontaliers, je pense qu'ils vous diront tous la même chose. Il y a certainement une volonté, parce que nous avons reconnu que c'est la seule façon d'assurer l'efficacité à la frontière.

Encore une fois, il faut revenir à ce que j'ai dit plus tôt. On ne peut pas se contenter d'un corridor commercial. Il faut traiter avec l'Ouest de l'État de New York. Il faut traiter avec les États-Unis, parce qu'on ne peut pas faire les choses à moitié. Il faut s'attaquer à l'ensemble de la question. Parfois, je pense que nous laissons de côté la vue d'ensemble et que nous oublions que cela commence par des petites choses qui ont beaucoup de sens et par une compréhension de l'incidence qu'a la politique canadienne à la frontière.

Par exemple, les discussions sur l'ALENA sont en cours. Si le Canada modifie la règle de minimis en vertu de l'ALENA, cela pourrait avoir un impact énorme à la frontière, peut-être pas positif pour l'économie canadienne, mais en tant que responsables d'un poste frontalier, nous pourrions obtenir beaucoup de revenus si le seuil de minimis passait de 20 $ à 400 $. La majeure partie de la population canadienne habite à quelques centaines de milles de la frontière. Il se pourrait très bien que les gens se mettent à traverser la frontière en grand nombre, mais qu'est-ce que cela signifie pour le secteur de la vente au détail? Pour nous, c'est formidable. C'est plus de revenus de péage. Ce sont toutes des conséquences. Encore une fois, il faut comprendre ce que cela signifie.

Il en va de même avec la taxe sur le carbone. Si la taxe sur le carbone fait augmenter le prix de l'essence de 40 ou 50 ¢ le gallon, vous allez voir des gens traverser la frontière pour faire le plein. Ce n'est pas la même chose que les Américains qui viennent ici, et je pense que c'est ce que vous attendez vraiment d'un corridor commercial, c'est-à-dire que cela fonctionne bien dans les deux sens.

Nous voulons certainement participer, mais il faut savoir ce que les décideurs canadiens doivent comprendre au sujet de la façon dont les choses fonctionnent et prendre les petites mesures qui ont du sens. Cela n'a aucun sens pour le Fonds national des corridors commerciaux, dont le gouvernement... dont nous sommes les bénéficiaires. Nous obtenons 2,5 millions de dollars. C'est un petit montant d'argent dans l'ensemble. Nous mettons en place l'identification par radiofréquence dans toutes les voies. Saviez-vous que l'ASFC ne savait même pas que nous allions recevoir cet argent? On parle de comprendre ce que fait quelqu'un d'autre. Ils ne savaient même pas que nous le faisions. Le gouvernement ne sait pas ce que font sa main droite et sa main gauche. C'est frustrant.

La présidente: Tout à fait.

M. Jeneroux et M. Aubin ont des questions à poser. Il est presque 19 heures. Avons-nous le temps?

Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Je vais essayer d'être bref, madame la présidente.

Monsieur Korosec, je ne peux certainement pas vous laisser partir sans que vous répondiez à quelques questions que je viens de soulever. J'espère que vous pourrez m'aider un peu.

J'aimerais beaucoup profiter de votre offre et visiter le pont Ambassador. Je suis sérieux à ce sujet. Je communiquerai certainement avec vous pour pouvoir le voir de mes propres yeux.

Bon nombre des statistiques que vous avez citées montrent que la circulation est en baisse. Pourtant, les responsables de votre pont ont demandé et obtenu un permis du gouvernement pour augmenter le nombre de voies, même si le pont Gordie-Howe était en construction. Encore une fois, expliquez-moi pourquoi vous avez procédé ainsi. Je vais voir comment nous pourrons expliquer aux Canadiens pourquoi votre pont a besoin de plus de voies, alors qu'il y a un autre pont quatre kilomètres plus loin.

M. Stan Korosec: Tout d'abord, notre pont a 89 ans ou quelque chose du genre. Il a quatre voies. Nous ne construisons pas un nouveau pont à six voies en raison du volume de circulation. Nous appartenons au secteur privé. Nous avons examiné tous les chiffres et tout le reste. En fait, Ron avait l'intention de doubler la capacité de son pont, mais compte tenu de l'achalandage, il ne le fera pas. Les esplanades vont être améliorées.

Nous voulons remplacer le pont parce que l'autre est vieux et pour avoir une voie supplémentaire pour les négociants fiables — NEXUS et EXPRES —, une voie réservée pour eux. Il ne vous sert à rien d'avoir une carte NEXUS si vous êtes derrière une file d'usagers qui ne l'ont pas. En fait, c'est assez frustrant. Si une voie est réservée et permet d'atteindre rapidement la guérite, cela améliore l'efficacité à la frontière et contribue à vendre le programme.

C'est un vieux pont et nous voulons le remplacer. Nous voulions réhabiliter le vieux pont et l'utiliser comme voie auxiliaire, tout comme nous l'avons fait pour le pont Blue Water. S'il y a un accident grave sur le pont, vous détournez la circulation sur l'autre pont, ou encore vous l'utilisez pour des événements spéciaux ou des véhicules d'urgence. Il y a des véhicules d'urgence qui traversent la frontière, des ambulances qui vont à Detroit. Notre permis de la Garde côtière américaine dit que nous devons « entretenir et préserver » le pont Ambassador existant, notamment parce qu'il s'agit d'un site historique. Selon notre permis canadien, nous devons obtenir des autorisations pour le démolir avant même de pouvoir commencer à construire le nouveau.

Je ne suis pas ingénieur, mais je sais qu'on ne peut pas démolir la moitié d'un pont. Nous sommes un peu coincés dans ce dilemme et nous essayons de dire aux États-Unis: « Parlez de cela au Canada, parce que nous ne faisons qu'exploiter le pont, et que ce problème dépasse notre compétence. » Ils peuvent faire ce qu'ils veulent, mais pourquoi démolir une infrastructure en bon état, alors que nous pouvons dépenser l'argent du secteur privé et ne pas le construire...?

En ce qui concerne le pont Gordie-Howe, si vous mettez de côté la politique, les poursuites et tout ce qui se passe, la circulation n'est tout simplement pas suffisante. Je pourrais vous fournir le rapport d'une étude réalisée par l'Université Western Washington il y a quelques années. On a cherché à savoir pourquoi tous les volumes de circulation diminuaient et on a tenté de comprendre pourquoi. On a examiné les usagers du pont — comme je vous l'ai dit, 40 % de notre circulation est liée à l'industrie automobile — puis on a examiné ce qui se passe dans l'industrie automobile au Canada.

J'ai grandi à Windsor. Nous avions une usine de transmissions GM là-bas. Tout cela a disparu maintenant. Si l'on regarde les chiffres sur le commerce, si l'on regarde l'infrastructure, il n'est pas question de montants en dollars. Nous avons un excédent de 3 milliards de dollars. Lorsqu'il est question des camions, je dirais que 100 camions peuvent transporter les transmissions de 1 000 voitures. Un seul camion peut contenir un logiciel pour 1 000 voitures.

Pour ce qui est de l'infrastructure, avec le personnel de l'ASFC et du CBP, nous comptons le nombre de véhicules, et non la valeur de ce qu'ils transportent. Beaucoup de gens confondent les deux. Lorsqu'il est question de volume de circulation, ils disent que le commerce est à la hausse. Oui, mais ce sont des montants en dollars. Nous regardons plutôt ce qui traverse concrètement la frontière.

Il n'y a pas suffisamment de volume maintenant pour soutenir deux ponts. Ce sera désastreux pour nous et pour le pont Gordie-Howe.

● (1855)

M. Matt Jeneroux: Quoi qu'il en soit, ai-je raison au sujet des dates — de dire que le pont Gordie-Howe était en construction lorsque vous avez demandé le permis?

M. Stan Korosec: Je suis là depuis cinq ans. Ils essaient d'obtenir un permis depuis le début des années 2000 pour construire un autre pont Ambassador.

M. Matt Jeneroux: Si l'objectif ultime est d'accroître le nombre de Canadiens qui traversent la frontière et le commerce transfrontalier, l'engagement à l'égard du pont Gordie-Howe a été pris, et vous avez ensuite reçu votre permis du ministre Garneau. Je continue de trouver étrange que vous ayez vu le pont Gordie-Howe approuvé — je vous le concède, vous êtes vous-mêmes propriétaires du pont —, sans abandonner l'idée de construire votre propre pont. J'ai encore de la difficulté à comprendre pourquoi.

M. Stan Korosec: Au début des années 2000, l'une des premières raisons ayant justifié la construction d'un nouveau pont, qui s'appelle maintenant le pont Gordie-Howe, a été une étude de la circulation. L'étude de la circulation a montré une augmentation en ligne droite comme cela. Je n'avais jamais vu un tel résultat. Selon cette étude, le pont Ambassador devait être aujourd'hui au maximum de sa capacité, au niveau E ou peu importe la façon dont on le dit. Il devait être complètement embouteillé.

Nous nous situons à 50 % en dessous de ce que prévoyait l'étude sur la circulation. Je viens de vous montrer les chiffres. C'est plutôt stable. La ligne continue de monter comme cela.

La deuxième justification...

La présidente: Soyez bref, monsieur Korosec.

M. Stan Korosec: D'accord. La deuxième raison invoquée pour justifier la construction du pont Gordie-Howe était qu'il devait servir de voie auxiliaire pour le pont Ambassador. S'il y a une attaque terroriste sur le pont Ambassador, il y a le pont Gordie-Howe. Si le pont Gordie-Howe doit devenir une voie auxiliaire, il faut qu'il y ait une voie principale pour l'alimenter. Comment notre permis peut-il être refusé s'il s'agit d'une structure auxiliaire?

La présidente: Vous savez quoi? Lorsque nous aurons terminé, peut-être dans une dizaine de minutes, si vous ne partez pas avant, certains députés auront peut-être d'autres questions à vous poser.

Je vais donner la parole à M. Aubin pour quelques questions.

Il y a aussi le maire de Thorold, qui est arrivé un peu en retard. En tout respect, je suis certaine que le Comité sera heureux de vous accorder cinq minutes, monsieur le maire.

Je vais laisser M. Aubin poser ses questions en premier.

● (1900)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour M. Holloway.

Au tout début de votre présentation, vous avez renchéri sur les témoignages qui avaient été faits au cours de la journée et qui tendaient à démontrer que le Canada avait pris du retard par rapport aux États-Unis en ce qui concerne la biométrie ou les technologies modernes, comme la RFID utilisée pour les autobus.

Vous avez prononcé une phrase qui m'a amené à m'interroger. Vous avez dit qu'il était de plus en plus difficile de former du personnel. De l'extérieur, ces emplois semblent être bien rémunérés, voire convoités. La difficulté a-t-elle trait au recrutement, compte tenu de la pénurie de main-d'oeuvre qu'on commence à vivre un peu partout? Y a-t-il plutôt une réelle difficulté à former ces gens parce que le travail est de plus en plus complexe en raison de la technologie? J'aimerais savoir de quel ordre sont les difficultés rencontrées dans la formation du personnel.

[*Traduction*]

M. Llewellyn Holloway: Je vous remercie de la question. En fait, si j'ai dit cela, ce n'est pas ce que je voulais dire.

Le fait est que c'est les deux. Le gouvernement américain a beaucoup de difficulté à doter les 2 000 postes parce que beaucoup de gens ne réussissent pas le test de sécurité. Il y a diverses raisons pour cela. Ils ont eu de la difficulté à doter ces postes du côté américain. Du côté canadien, c'est une question d'argent. À partir du moment où vous décidez de former un nouvel agent de l'ASFC, jusqu'au moment où vous terminez le processus et que cette personne entre en poste, il faut probablement presque une année.

Nous avons parlé... J'ai travaillé à la Commission du pont de Niagara Falls pendant huit ans et demi. Au cours de ces huit années et demie, l'un des principaux défis était lié au fait que nous avions dépensé des sommes énormes pour construire des infrastructures et de nouvelles voies et que nous n'avions pas de personnel. Un exemple parfait est l'esplanade Queenston sur le pont Lewiston-Queenston: 150 millions de dollars et toujours un ralentissement de la circulation sur le pont. Les nouvelles voies n'étaient pas ouvertes parce qu'il n'y avait pas assez de personnel.

De plus, 2017 a été une année horrible à la frontière en raison du manque de personnel. On a pris les choses en main à cause de nos protestations. Les choses vont raisonnablement bien, ce qui est une bonne nouvelle. Ce que j'ai essayé de dire, c'est que ce n'est pas viable à l'avenir en raison du coût de l'infrastructure et du personnel. Il n'y aura jamais assez d'argent.

La seule option, et j'ai dit que c'était une très bonne nouvelle, c'est que des progrès énormes ont été réalisés en matière de biométrie et d'autres systèmes informatiques, qui permettront de traiter plus de voitures avec moins d'agents.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci. J'ai bien compris cette fois-ci.

J'aimerais obtenir un complément d'information. Présentement, y a-t-il des agents formés qui ne sont pas au travail simplement par manque de fonds?

[*Traduction*]

M. Llewellyn Holloway: Si je vous ai bien compris, vous m'avez demandé s'il y a des agents qui sont formés et qui ne sont pas au travail en raison d'un manque de fonds. Je ne connais pas la réponse à cette question, mais je peux vous dire qu'en raison des initiatives destinées à armer les agents, il y a beaucoup d'agents qui sont au travail, mais qui ne peuvent pas être placés en première ligne parce qu'ils n'ont pas réussi le test. Ils travaillent donc en arrière-plan. Des progrès importants ont également été réalisés à cet égard.

Oui, nous avons dû suivre un long processus qui nous a fait perdre un pourcentage de nos agents, et nous ne pouvions pas les placer dans les voies d'inspection primaire. Ils devaient travailler en arrière-plan à diverses tâches. On a tenu compte de leurs besoins, mais on n'a pas pu les affecter en première ligne.

● (1905)

La présidente: D'accord, merci beaucoup.

Monsieur Luciani, bienvenue. Nous savons que vous êtes en retard de quelques minutes, mais nous vous accordons cinq minutes. Bienvenue.

M. Ted Luciani (maire, City of Thorold): Merci, mesdames et messieurs, de m'accueillir.

Tout d'abord, je m'appelle Ted Luciani. Je suis maire de la ville de Thorold, au coeur de Niagara.

La chose la plus importante que nous avons à Thorold — et les deux messieurs à ma gauche et à ma droite vous le confirmeront puisque j'ai travaillé avec eux pendant des années — est probablement le canal Welland, qui passe directement chez nous. Sur les huit écluses, quatre se trouvent à Thorold. Les navires doivent franchir l'escarpement, et ils passent par Thorold.

Notre relation avec la voie maritime, et nous avons une excellente relation avec la voie maritime, consiste à développer davantage de terres à des fins industrielles. Nous avons certaines industries, mais je pense que les municipalités qui longent le canal — il y en a quatre en tout, soit St. Catharines, Thorold, Welland et Port Colborne — envisagent toutes de développer beaucoup plus de terres le long du canal pour une utilisation industrielle ou commerciale.

De plus, du point de vue du développement, nous avions à Niagara une stratégie de « croissance vers le sud ». Autrement dit, la nouvelle autoroute qui traverse l'escarpement — Vance vous le dira; il en a probablement déjà parlé — permettra l'ouverture d'un nouveau corridor commercial entre Welland et Port Colborne, qui ira jusqu'à l'aéroport de Hamilton. Cela devrait permettre à des municipalités comme Welland et Port Colborne de développer des industries le long de cette route. Nous, à Niagara, essayons de créer des emplois à Niagara, et nous ne pouvons pas le faire si nous n'avons pas une infrastructure comme l'autoroute et l'accès aux terres longeant le canal pour pouvoir faire du développement là-bas.

Je vais terminer là-dessus.

La présidente: Merci beaucoup.

Y a-t-il des questions pour M. Luciani?

Nous vous remercions d'être venu. Je pense que nous avons beaucoup appris sur la région.

Vance, merci beaucoup au nom de nous tous d'avoir organisé une journée aussi formidable. Nous avons beaucoup appris et nous avons hâte de visiter certains de ces sites demain.

Oui, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, j'en ai parlé tout à l'heure — les leçons à tirer et les prochaines étapes — et je l'ai fait par souci d'équité envers beaucoup de ceux qui ont pris le temps de venir aujourd'hui, ce que j'apprécie vraiment, soit dit en passant.

Je sais, Stan, que vous êtes venu de Windsor et d'autres, de plus loin encore.

Jean, je sais que vous êtes venu de Cornwall, et vous, Bruce, d'Ottawa, bien sûr. J'apprécie vraiment le temps que vous avez pris.

En toute justice et respect pour eux, quelles sont les prochaines étapes à envisager? Que pensez-vous de ce que nous allons faire à partir de maintenant? J'ai mentionné certains de mes souhaits plus tôt en ce qui concerne l'établissement de ce plan directeur, mais que pensez-vous que nous devrions faire à partir de maintenant?

La présidente: Chose certaine, d'ici la fin de la semaine, nous aurons fait notre premier voyage au sujet de ce dossier, et nous avons plusieurs réunions prévues, selon la liste de témoins que la greffière a reçue. Je m'attends à ce qu'à la fin des quatre réunions que le Comité a convenu de tenir, nous présentions un rapport provisoire — si c'est ce que souhaite le Comité — au ministre des Transports et que nous le déposions à la Chambre des communes comme mesure provisoire, afin que le gouvernement sache ce que nous avons entendu et quelles sont les recommandations jusqu'à présent.

Nous règlerons cette question avec nos analystes lorsqu'ils prépareront ce rapport. Nous allons l'examiner et le déposer si le Comité est convaincu qu'il rend compte de ce que nous avons entendu et qu'il comporte des recommandations quant à la suite des choses, ce qui pourrait très bien être un deuxième voyage dans l'Est et un autre dans l'Ouest. Quant à savoir si cela se produira un jour, étant donné que nous approchons d'une année électorale, nous l'aurons à tout le moins déposé et nous aurons fait des recommandations quant à la direction à prendre.

C'est ce que je pense d'après ce que nous avons entendu. Recueillir l'information, obtenir le rapport des analystes avec des recommandations et le déposer à la Chambre comme rapport provisoire, tout cela représente une première étape vers l'établissement du corridor.

● (1910)

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier tous encore une fois, et même les participants qui ne sont pas ici en ce moment. Je pense que le Comité a entendu aujourd'hui une équipe formidable, forte et appréciée en ce qui concerne la création d'un corridor commercial, compte tenu de tous les témoins qui sont venus et de ceux qui ont donné leur opinion sur la façon dont ils peuvent participer individuellement, non seulement dans leur propre intérêt, mais aussi dans l'intérêt de toute la région du Sud-Ouest de l'Ontario, et contribuer à la stratégie globale du corridor commercial national.

Je pense que nous reconnaissons tous la valeur des gens présents ici, à Niagara, à Hamilton et ailleurs, et aussi loin que Windsor. Encore une fois, je vous remercie de votre participation. Égoïstement, dans une certaine mesure, je m'attends aussi à ce que ce dialogue se poursuive et à ce que, par conséquent, nous soyons en mesure d'établir ce plan et de passer aux étapes suivantes.

Merci à tous encore une fois.

La présidente: Merci.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca